

# NEPTUNUS

## MARINE

**DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT  
REVUE MARTIME TRIMESTRIELLE**

**44e JAARGANG - 44e année nr 262 - 2001/1**

**Een instituut voor  
maritiem-  
wetenschappelijk  
onderzoek**

**Quands les sous-  
marins italiens  
coulaient les  
navires belges**

**Oostende voor  
anker  
Ostende à l'ancre**



# NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

door storting/overschrijving  
van 500,-BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een beschermend  
abonnement van 750,-BEF.  
nemen, wat overeenstemt  
met de werkelijke kostprijs  
van het tijdschrift of nog  
beter... een weldoend abon-  
nement aan 1.000,- BEF.



# RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement  
de 500,-BEF. sur notre  
compte en banque  
n° 473-6090311-30  
de NEPTUNUS, Ostende.

Vous pouvez également  
prendre un abonnement de  
soutien de 750,-BEF.  
ce qui correspond au prix de  
revient réel de la revue,  
ou mieux encore... un  
abonnement de bienfaiteur  
1.000,-BEF.



## "NEPTUNUS"

44e jaargang - 44e année nr. 262 - 2001/1

Directeur - Directeur:  
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:  
J.-C. Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 Brugge

Alle artikels worden gepubliceerd onder de  
verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet  
noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de  
leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion  
de l'Etat-Major de la Marine

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle  
Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL  
Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende  
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: [vzw.neptunus@pi.be](mailto:vzw.neptunus@pi.be)

Prijs per nummer: 150,-BEF  
Prix par numéro: 150,-BEF  
Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)  
750,-BEF (beschermend - soutien)  
1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF  
Abonnement étranger: 1.100,-BEF  
voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus  
sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk  
Libre de toute attache politique ou confessionnelle  
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de  
l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar  
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.  
Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque  
moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'éditeur.

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge  
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2000 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende  
Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:  
Jean-Claude Vanbostal - B. Ravestraat, 41 - 8000 Brugge.



# INHOUD

# SOMMAIRE

nr. 1 april 2001  
avril

<b>Editoriaal</b> <b>Editorial</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	2
<b>De Koninklijke Belgische Marine Academie</b>	
door Professor Dr. C. Koninckx	5
<b>Les navires-écoles belges dans la tourmente de 1914-18</b>	
par le Cercle G. Lecointe	11
<b>Interview met CDR. Andrejs Zvaigzne - COMBALTRON</b>	
door G.A.H. Toremans	14
<b>Met de Narcis van de Baltische Zee tot de Perzische Golf</b>	
door G.A.H. Toremans	16
<b>Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (IX)</b>	
par CPV(hre) J.-C. Liénart	19
<b>Uitzonderlijk eerbetoon aan twee moedige duikers van onze Marine</b>	
door Saint Bernard du Spuikom	24
<b>Quand les sous-marins italiens coulaient les navires belges</b>	
par P. Eygenraam	26
<b>Controllo Efficienza Bellica - Most op zijn Italiaans</b>	
door G.A.H. Toremans	28
<b>Oostende voor anker</b> <b>Ostende à l'ancre</b>	
Saint Bernard du Spuikom	31
<b>Les Algérines (III)</b>	
par P. Latinis	32
<b>"Bridges of friendship"</b> <b>toont haar moderne Indische Marine</b>	
door G.A.H. Toremans	35
<b>Info Marine</b>	37
<b>17 et 18 mars 2001: une escale de la Marine à l'abbaye de la Paix-Dieu (Jehay)</b>	
par J.-C. Vanbostal	45
<b>Thee van Overzee</b>	
door A. Jacobs	48
<b>Le Capitaine Haddock et Tintin vous prient d'honorer...</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	55
<b>Maritiem Panorama</b>	56
<b>De Haven van Zeebrugge in 2000</b>	
door T. Slabbynck	
<b>Oostendse haventrafiek fors in de lift</b>	
<b>Oostende en Zeebrugge blijven samenwerken</b>	
<b>Gepland voor medio 2001</b>	
door H. Rogie	

<b>Exit "M902 Van Haverbeke"</b> <b>"F910 Wielingen" Caribbean Missile</b> <b>"A960 Godetia" back to Africa</b>	
door/par C. Delgoffe	62
<b>Nice to know</b>	64
<b>Woorden uit de zeemanskist: de valreep</b>	
door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen	68
<b>Boekbespreking</b> <b>"Pioniers naar tropische waters"</b>	
door R. Duyck	71
<b>Auguste De Maere</b> <b>Vader van Brugge-Zeehaven</b>	
door T. Slabbynck	72
<b>Activiteiten van de dienst Public Relations van de Marine</b> <b>Activités du service des Relations Publiques de la Marine</b>	73
<b>Aanleggen van Belgische Marineschepen in het buitenland</b>	
<b>Escales de navires belges à l'étranger</b>	74
<b>Campagne 2001 van de /du P902 Libération</b>	75
<b>Aanleggen van vreemde militaire schepen in België</b> <b>Escales de navires militaires étrangers en Belgique</b>	76
<b>Kroniek van het personeel - Chronique du personnel</b>	77

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift  
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef  
J.-C. Vanbostal

Lay-out  
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction  
J. Boesmans - C. Cappon -  
J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten

Dienst publiciteit - Service publicité  
C. Cappon

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte/Rekening 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks / annuel  
750 BEF beschermend / protecteur  
1.000 BEF weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,  
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal, P. Van  
Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe



# Editoriaal

## De kracht van de krokodil, is 't water!...(\*)

De tijd dat elk land, elke soevereine staat, zich alle componenten kon veroorloven die vereist zijn voor de complete uitrusting van een gewapende macht te land, in de lucht en ter zee, is duidelijk voorbij. Niet alleen omdat er, meer dan ooit, socio-budgettaire keuzen moeten worden gemaakt, maar vooral omdat de politieke toestand in onze westerse democratieën sedert enkele decennia op evenwichtige wijze gestabiliseerd is. Dit belet echter niet dat, ondanks het feit dat de traditionele vijand van weleer niet meer bestaat, waakzaamheid en handhaving van een snel reactievermogen van essentieel belang zijn om zijn invloed te kunnen laten gelden wanneer crisissen dreigen uit te breken, of nationalistische of religieuze opwellingen een bedreiging vormen.

Bij de aanvang van het 3de millennium van een samenleving in constante (r)evolutie op alle gebieden, is het dan ook aangewezen dat wij ons aanpassen aan de nieuwe omstandigheden en dat wij zorgvuldig de aangewezen middelen kiezen om onze ambities te kunnen waarmaken!

Maar is het wel zo gemakkelijk om zich aan te passen, om met een 'jeugdige' creativiteit de alledaagse mentaliteit te overstijgen?

"Het is rot te moeten vaststellen dat er niets *belgisch* meer overschiet in dit land, geen nationale industrie meer zoals weleer, geen economisch patrimonium, ja zelfs geen handelsvloot meer!", vertrouwde ons onlangs een 'Oudere' toe. Die negatieve ingesteldheid is waarschijnlijk toe te schrijven aan een generatie die andere referentiewaarden hanteert.

Maar niettemin moet men toegeven dat vandaag de dag een generatie geen 25 à 30 jaar meer beslaat, maar amper de helft van die tijdspanne; en dat de versnelde mutatie van ideeën, concepten en communicatiemiddelen onomkeerbaar is. Het is dan ook van essentieel belang aan die veranderingen het hoofd te bieden en ze niet als noodlottige nederlagen te beschouwen, maar wel als verrijkende weddenschappen op de toekomst.

Vanuit louter militair academisch oogpunt, moeten die nieuwe gegevens en machtsverhoudingen leiden tot het overwegen -en het aanvaarden!- van andere investeringsvormen en/of toepassingen van de diverse bestanddelen.

In een beslist progressief perspectief werden dan ook in mei 11. door de ministerraad belangrijke strategische beslissingen genomen inzake de modernisering van de Belgische strijdkrachten 2000-2015. Wat de Marine betreft, zo vernemen wij, zal -buiten de herstructurering van de hoofdkwartieren- voorrang verleend worden aan het personeel en de investeringen in middelen. Deze laatste dienen aan de diverse organisatie-modules van de Marine aangepast te worden evenals aan de nieuwe interdepartementale, internationale en inter-strijdkrachten synergieën.

Heel wat nieuwe opties dus, die op hun beurt een mentaliteitsaanpassing vergen. Naar het voorbeeld van de burgerlijke sector, waar heel wat ondernemingen een vergevorderde graad van integratie kennen, zullen onze strijdkrachten genoodzaakt zijn dit te aanvaarden, zo ze een haast onoverbrugbare achterstand willen vermijden. De tijd dat, met een tus-

senpoos van enkele weken, Nelson overwon in Trafalgar en Napoleon in Austerlitz, behoort tot een ver verleden. Onze Marine, traditiegetrouw op de toekomst gericht, heeft dit *integratieconcept* reeds concreet ingebouwd in haar structuren en de afhandeling van haar opdrachten. Net zoals trouwens al onze Marine-partners en de hele aero-maritieme wereld. In die optiek worden talrijke programma's en multinationale samenwerkingsakkoorden, die alsmaar complexer worden, sedert verscheidene jaren permanent bestudeerd, aan de praktijk getoetst op zee en dagelijks met succes toegepast.

Elk kritisch onderzoek toont aan dat het dubbel gebruik van gelijkaardige middelen tot verspilling leidt en niet realistisch is; onze Marine kan dus niet op zichzelf bestaan, noch functioneren. Om op operationeel gebied te kunnen voldoen aan de eisen gesteld door de (toekomstige) *Verenigde Staten van Europa*, zal zij zich aan haar omgeving moeten aanpassen, zich soepel en polyvalent opstellen en zich naar alle 'windrichtingen' moeten wenden, zodat zij dankzij haar uitstraling door de buitenwereld zal erkend worden en een sterk signaal zal geven inzake de 'gedeelde' verantwoordelijkheid die zij samen met al haar partners op zich wenst te nemen. Meer dan ooit zullen de 'nieuwe', geïntegreerde strijdkrachten borg staan voor de democratische en stabiele wereld van morgen, waarbij de solidariteit van België doorslaggevend zal zijn.

Zo de kracht van de krokodil het water is, dan is die van onze Marine voortaan de Zeven Zeeën!

*Saint Bernard du Spuikom*

(\*) Bantoe spreekwoord



# Editorial

## La force du crocodile, c'est l'eau! ... (\*)

L'époque où chaque pays, chaque souveraineté, pouvait s'offrir tous les composants nécessaires à l'équipement complet d'une force armée terre-air-mer, est assurément révolue. Non seulement parce qu'il faut, plus que jamais, opérer des choix socio-budgétaires; mais surtout parce que la situation politique de nos démocraties occidentales s'est stabilisée en équilibre depuis quelques décennies. Toutefois si l'ennemi traditionnel d'antan n'est plus, la nécessité de vigilance et de maintien d'une capacité de réaction demeure essentielle pour induire une influence - décidée par les responsables politiques - lorsque bruisent des rumeurs de crises ou que sourdent des pulsions nationalistes ou religieuses.

En ce début du 3<sup>e</sup> millénaire d'une société en (r)évolution uniformément accélérée dans tous les domaines, il importe donc de s'adapter aux nouvelles données et de sélectionner judicieusement les 'moyens d'action' nécessaires à ses ambitions!

Mais est-il aisé de s'adapter, de dépasser les mentalités 'conventionnelles' au profit d'une créativité prônée par le 'jeunisme'?

"C'est moche, nous disait récemment un Aîné, de constater qu'il ne reste plus rien de *belge* dans ce pays, ni industries nationales comme autrefois, ni patrimoine économique, ni même de marine de commerce!" Ce constat négatif est sans doute le fait d'une génération dont la carrière fut régie par d'autres valeurs de référence. Mais force est d'admettre que le clivage des générations s'opère désormais non plus par tranches de 25

à 30 ans, mais en moitié moins de temps. Et que la mutation accélérée des idées, des concepts et du langage communicationnel est une réalité irréversible. Qu'il importe et urge donc de savoir faire face aux changements en les considérant non pas comme de funestes défaites mais au contraire, comme d'enrichissants paris à gagner sur l'avenir.

D'un point de vue académique militaire, les nouvelles données et rapports de force doivent naturellement conduire à considérer -et accepter!- d'autres formes d'investissement et/ou d'utilisation des diverses composantes.

Dans une optique résolument 'progressive', de grandes options stratégiques pour la modernisation de l'Armée belge 2000-2015 furent décidées par le Conseil des ministres en mai dernier. Pour la Marine nous dit-on, les aspects les plus importants de ce plan -hormis la restructuration des Etats-majors- concerneront le personnel et les investissements en moyens. Ces derniers devront être adaptés aux divers modules d'organisation de la Marine ainsi qu'à de nouvelles synergies interdépartementales, internationales et inter-forces.

Autant d'options nouvelles qui requièrent elles aussi, une adaptation des mentalités. A l'instar des domaines 'civils', où nos entreprises modernes sont largement 'intégrées', les Forces Armées se doivent elles aussi, d'adopter cette irréversible nécessité, sous peine de dichotomie. Le temps où, à quelques semaines d'intervalle, Nelson gagnait à Trafalgar et Napoléon à Austerlitz fait partie de l'Histoire.

Notre Marine, tournée vers l'avenir par tradition, a déjà implémenté concrètement ce concept d'*intégration* dans ses structures et l'accomplissement de ses missions. Tout comme les autres Marines-partenaires d'ailleurs et l'ensemble du monde aéromaritime. C'est dans cette optique que de nombreux programmes et accords de coopération multinationaux, encore plus élaborés que par le passé, sont étudiés en permanence depuis plusieurs années, mis en pratique en mer et expérimentés chaque jour avec succès.

Un regard analytique montre que la duplication extrême de moyens de même nature est dispendieuse et irréaliste pour une nation; notre Marine ne peut donc pas exister et fonctionner pour elle-même. Pour répondre opérationnellement aux besoins de l'ensemble des (futurs) *Etats-Unis Européens*, elle doit s'adapter à son environnement et se montrer tous azimuts, pour rayonner vers l'extérieur et se faire reconnaître, et pour visualiser sa souplesse d'utilisation et sa polyvalence et donner ainsi un signal fort quant aux responsabilités 'partagées', qu'elle tient à assumer avec l'ensemble de ses partenaires.

Plus que jamais les Forces Armées 'nouvelles', intégrées, constitueront les garants d'un monde démocratique et stable de demain, dans lequel la solidarité de la Belgique sera déterminante.

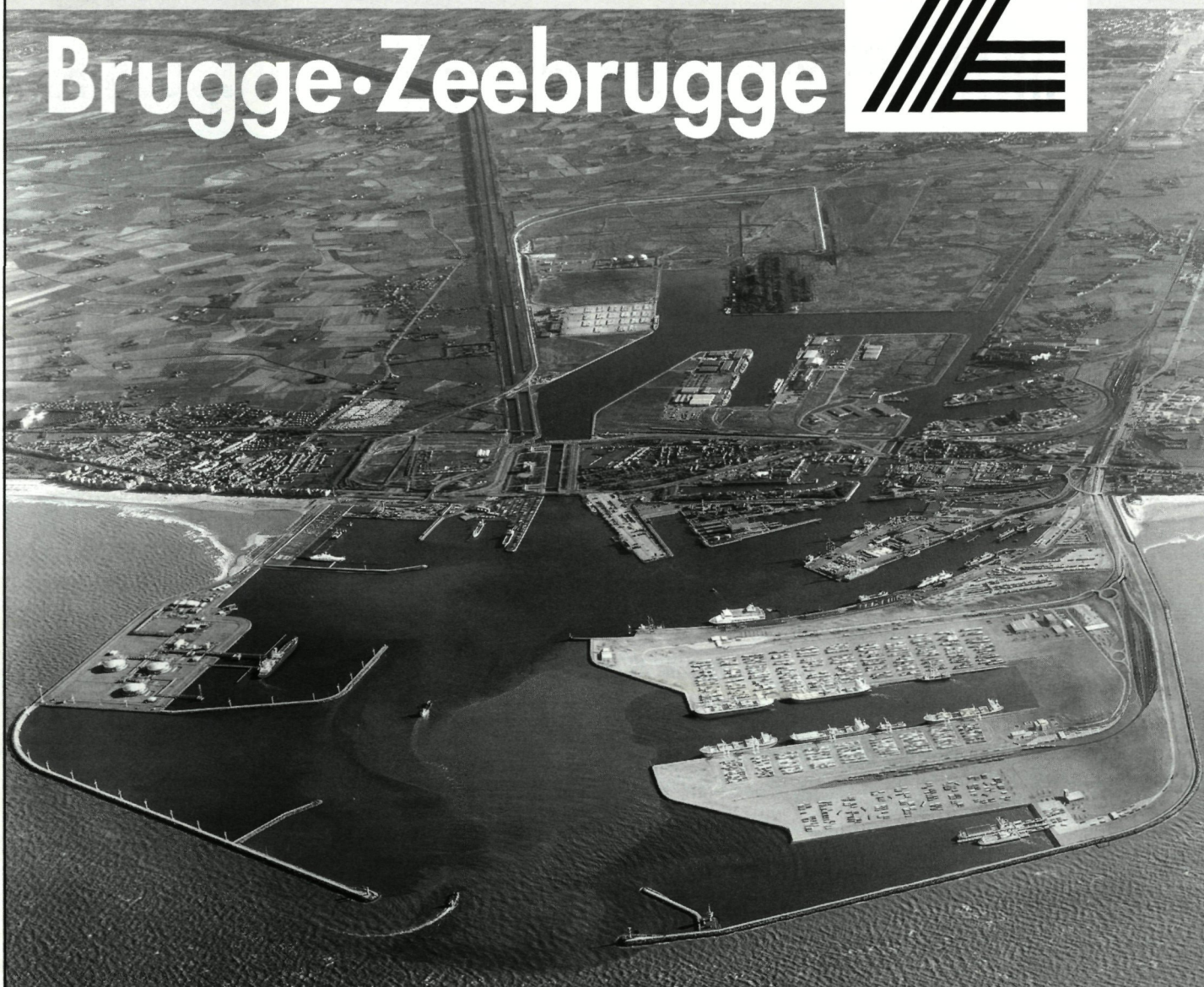
Si la force du crocodile c'est l'eau, celle de notre Marine est désormais sur les Sept Mers!

*Saint Bernard du Spuikom*

(\*) Proverbe Bantou.



# Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



## Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis  
Isabellalaan 1  
B-8380 Zeebrugge  
tel. 050-54 32 11  
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>  
e-mail: [mbz@zeebruggeport.be](mailto:mbz@zeebruggeport.be)



# DE KONINKLIJKE BELGISCHE MARINE ACADEMIE

## Een instituut voor maritiem-wetenschappelijk onderzoek

Het gebeurt eerder zelden dat geleerde genootschappen, zoals wetenschappelijke academies de voorpagina's van kranten halen, tenzij een enkele keer als zij de kaap van hun honderdjarig bestaan bereiken. De aard van hun bedrijvigheid, gericht op studie en onderzoek, maakt dat veelal discreet maar daarom niet minder ijverig in stilte gewerkt wordt aan het verwezenlijken van de vooropgezette doelstellingen. Precies die discretie maakt dat zij bij het grote publiek vrij onbekend blijven. Hun prioriteit is zeker niet alom bekendheid te verwerven. Nochtans zou het verkeerd zijn het nuts karakter van een geleerd genootschap te meten aan de beperkte publiciteit die het wordt gegund.

De Koninklijke Belgische Marine Academie behoort tot die categorie geleerde genootschappen. Het baart dus geen verwondering als zij bij het groot publiek onbekend is, tot zelfs in sommige maritieme middens. Niettemin bestaat de *Marine Academie* 65 jaar, wat wellicht onmiddellijk een associatie met de pensioengerechtigde leeftijd oproept, hoewel de 'academische dame' lang niet is uitgeblust.

De *Akademie der Marine*, zoals die eertijds heette, werd op 6 juli 1935 te Antwerpen opgericht, met de bedoeling maritiem wetenschappelijk onderzoek te verrichten en te stimuleren, de onderzoeksresultaten in haar schoot aan analyse en discussie te onderwerpen, het verspreiden

van deze resultaten onder de vorm van publicaties, prijsvragen uit te schrijven en hun laureaten te bekronen. Kortom, alle middelen aan te wenden om een gedachtenstroom op gang te brengen, initiatieven aan te moedigen, wetenschappelijk onderzoek en experimenten met betrekking tot de scheepvaart te steunen en te promoveren, om uiteindelijk de kloof tussen theorie en praktijk zoveel mogelijk te dichten.

Zo klonken de beweegredenen die in de jaren dertig de stichters ertoe hebben aangezet om een geleerd genootschap te stichten gericht op de scheepvaart *sensu lato*. De inspiratie van de oprichters was onmiskenbaar geput uit het Franse voorbeeld van de *Académie de Marine* met zetel te Parijs.

### Het Franse voorbeeld als inspiratiebron

De Franse *Académie de Marine* vormde een prestigieus voorbeeld met een rijk verleden, niet zonder historische betekenis voor de scheepvaart in Frankrijk zelf. De oorsprong van de *Académie de Marine* klimt immers op tot in het midden van de 18de eeuw.

In 1752 was Bigot de Morogues, kapitein-ter-zee in de Franse toen koninklijke marine, erin geslaagd een geleerd genootschap uit de grond te stampen, dat zich op wetenschappelijk vlak zou inlaten met al wat

betrekking heeft op de zee. In de 17de en 18de eeuw zagen zowat overal in Europa wetenschaps-academies het licht; zij werden opgericht ter ondersteuning van de wetenschap die zich meer en meer formaliseerde. Het was een periode toen nieuwe wetenschappelijke disciplines tot ontwikkeling kwamen en zich profileerden om zich geleidelijk aan van de gemeenschappelijke stam van de toen nog bijna alles-omvattende 'natuurwetenschap' los te weken. Aardrijkskunde, volkenkunde, economie, klimatologie, meteorologie, oceanografie verwierven een eigen identiteit.

Immers, na de periode van de grote ontdekkingsreizen tijdens de Renaissance, werd de grote vaart op een meer professionele en gestructureerde wijze georganiseerd. Naast strikt scheepvaart en overzeese handel, werd nu aandacht geschonken aan de beoefening van de wetenschap op zee of met betrekking tot de zee, en niet in het minst in relatie tot de overzeese gebieden. Wij herinneren eraan – en dat is niet onbelangrijk – dat de betrekkingen met verre landen tot in de 19de eeuw – hoofdzakelijk en slechts dankzij de scheepvaart mogelijk waren.

Bigot de Morogues bracht in zijn genootschap te Brest een aantal marineofficieren samen, waaronder een Bouguer (1698-1758), Frans ontdekkingsreiziger in Peru, astronoom, hydrograaf en mathematicus, een d'Après de Manneville, officieel



hydrograaf van de *Compagnie des Indes orientales*, die vooral bekendheid had verworven met zijn zeespiegel of *Neptune oriental*<sup>1</sup>. Reeds toen stelde het genootschap zich tot doel de nautische wetenschappen te bevorderen en bij te dragen tot hun verspreiding. De Franse academie liet zich ook in met de vorming van marineofficieren, die tot dan toe bijna uitsluitend bij de praktijk zwoeren, veeleer dan zich ook in de theorie te verdiepen.

Het oorspronkelijk genootschap dreigde echter reeds in 1765 te verdwijnen, ware het niet dat Choiseul het van de ondergang redde. Etienne François, hertog van Choiseul (1719-1785), was staatssecretaris van Buitenlandse Zaken onder koning Lodewijk XV, maar tegelijkertijd bevoegd voor Oorlog en Marine (1758-1770). In de context van zijn tijd, had Choiseul begrepen dat een koloniale politiek geen lang bestaan beschoren was, als zij niet aan een marinepolitiek gekoppeld werd. Inderdaad, het tijdvak van de systematische kolonisatie was aangebroken. Vandaag de dag, zouden de woorden van Choiseul genuanceerd moeten worden en vertaald in functie van de hedendaagse context, waar overzeese handelsuitwisselingen nog steeds ondenkbaar zijn zonder scheepvaart en deze is op haar beurt niet mogelijk zonder enige ondersteuning door de marine. In het programma van de huidige opdrachten van de Belgische Marine staat deze doelstelling nog steeds en terecht ingeschreven, zij het in een andere terminologie geformuleerd.

Maar blijven wij nog even bij het Franse voorbeeld. In 1769 verkreeg de *Académie de Marine* haar patentbrieven van de Franse koning en werd zij als het ware een afdeling te Brest van de eerbiedwaardige *Académie des Sciences* die te Parijs gevestigd was. Geleerden als de reeds genoemde d'Après de Manneville, als Bezout, Borda, Chabert, Lalande, Pingré en Rochon zetelden gelijktijdig in beide instellingen<sup>2</sup>. De *Académie de Marine* was van dichtbij betrokken bij de voorbereidingen van de eerste wetenschappelijke expedities van de Bougainville en La Pérouse. Het bleek toen immers niet meer mogelijk overzeese wetenschappelijke expedities op stapel te zetten, zonder ondersteuning van instanties die over de wetenschappelijke kennis beschikten, en niet zelden zowel deskundigen als wetenschappelijke instrumenten leverden. Voor proefondervindelijk onderzoek kon immers nog nauwelijks een beroep worden gedaan op scheepsofficieren, die trouwens volledig opgeslorpt werden door hun beroepsactiviteiten aan boord.

### Stichting van de Belgische *Marine Academie*

Het voorbeeld van de *Académie de Marine* zet niet alleen in de verf dat de globale doelstellingen gemeenschappelijk zijn met die van de Belgische. Naast parallellismen werpt het ook een licht op de soms omgekeerde evolutie die zich in België voordeed.

Inderdaad, wanneer in 1935 de *Marine Academie* tot stand komt, dan is zij niet echt een *creatio ex nihilo*. Als gevolg van de geslaagde expeditie en overwintering van de *Belgica* in Antarctica in 1897-1899 onder leiding van Adrien de Gerlache, zal de *Belgische Zeevaartbond* – beter gekend als de *Ligue Maritime Belge* – worden opgericht. Het doel was de maritieme gedachte in België te verspreiden en de scheepvaart in alle opzichten te promoveren. Binnen de *Belgische Zeevaartbond* zou weldra een historische afdeling worden opgericht, die op haar beurt tot de stichting van de *Marine Academie* zou leiden, onder de bezielende kracht van Henry De Vos (1887-1973), haar eerste voorzitter (1935-1972)<sup>3</sup>.

Men herkent het parallellisme met de aloude *Académie de Marine*, maar anderzijds merkt men ook de omgekeerde ontwikkeling, daar waar de wetenschappelijke expeditie van de *Belgica* voorafging aan het oprichten van een ideële organisatie die de belangen van de scheepvaart zou gaan behartigen.

Van oudsher zijn de koopvaardij - op de lange vaart - en de oorlogsmarine zowat overal in Europa in elkaar vervlochten geweest. Deze vervlechting steunt op een lange traditie, gegroeid door het feit dat de koopvaardijvloot op de grote vaart, samengesteld was uit gewapende schepen, dat de hiërarchie aan boord veel gelijkenis vertoonde, dat dezelfde nautische kennis vereist was en de opleiding vaak gemeenschappelijk was, dat op dezelfde zeeën gevaren werd; kort-

<sup>1</sup> P. BOUGUER was in 1735 naar Peru getrokken om de boog van de meridiaan op de evenaar te meten. Hij publiceerde ook een merkwaardige *Traité de Navigation* in 1750.

N.D. d'APRES de MANNEVILLE, *Le Neptune oriental ou Routier général des côtes des Indes orientales et de la Chine, enrichi de cartes hydrographiques*. Parijs, 1745.

<sup>2</sup> Etienne Bezout (1730-1783), mathematicus.

Jean-Charles chevalier de Borda (1733-1799), mathematicus, fysicus en zeeman.

Joseph Jérôme Lefrançois de Lalande (1732-1807), astronoom.

Joseph-Bernard markies de Chabert (1724-1805), vice-admiraal, 'inspecteur-général des cartes, plans et journaux'.

Alexandre-Gui Pingré (1711-1796), astronoom die zich o.a. toegelegd heeft op het uittesten van chronometers.

Alexis Marie de Rochon (1741-1817), geestelijke, astronoom-opticus van de marine.

<sup>3</sup> Over Henry De Vos, zie P. VANDENSTEEN, *Panegyriek van een ambtenaar*. In: *Mededelingen van de Marine Academie*, XXIII, 1973-1975, pp.1-14.



om milieu, kennis en beroepscultuur waren in elkaar verstrengeld.

In het prille België was dat niet anders. De heropleving van een eigen Belgische scheepvaart, waarvan de aanzet plaats gegrepen had onder Napoleon en bestendig werd door koning Willem I ten tijde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, werd na de Belgische onafhankelijkheid versneld als gevolg van de industrialisatie, van de uitbouw van de Belgische havens, van de kolonisatie en van de toenemende emigratie vanuit Centraal en Oost-Europa via België naar de Nieuwe Wereld. De oprichting van de kortstondige Koninklijke Belgische Marine (1831-1862) moet in die evolutie gesitueerd worden. Burgerlijke scheepvaart en oorlogsmarine vielen toen onder eenzelfde 'ministeriële' noemer. Beide waren immers aan elkaar complementair. Het verklaart waarom in de schoot van de *Marine Academie* het onderscheid tussen koopvaardij en oorlogsmarine dan ook niet werd gemaakt.

Op het ogenblik van de stichting van de *Marine Academie*, tijdens het interbellum, beschikte België weliswaar niet meer over een eigen oorlogsmarine. Wat slechts met moeite nog tot haar bevoegdheden zou kunnen gerekend worden, namelijk de bewaking van de kustwateren en het waarborgen van de veiligheid van de scheepvaart, overschreed nauwelijks het papieren stadium. Militaire officieren en matrozen waren overgestapt naar de Staatse Vloot. En wat tijdens het interbellum nog van de Marine overbleef, ressorteerde niet eens onder het Ministerie van Oorlog maar onder dat van Verkeerswezen<sup>4</sup>. Een ander typisch voorbeeld van de verstrengeling tussen koopvaardij en marine is dat Henry De Vos, directeur-generaal van het Zee- wezen sedert 1931 – hij zal die func-

tie tot in 1952 bekleden – en voorzitter van de *Marine Academie*, één van de stuwende krachten was achter het initiatief om in volle mobilisatietijd het 'marinekorps' op te richten<sup>5</sup>. Kortom, deze context verklaart de origine van de benaming *Marine Academie*.

### Organisatie en werking

Naar het voorbeeld van andere wetenschappelijke academies die in klassen zijn ingedeeld, bestaat de *Marine Academie* uit verscheidene afdelingen. Aanvankelijk waren er drie: de afdeling *Scheepsarcheologie*, *Scheepvaartgeschiedenis en Zeerecht*, de afdeling *Zeevaart en Scheepsbouwtechniek* en de afdeling *Oceanografie*. Kort na de Tweede Wereldoorlog werd een afdeling *Iconografie* opgericht. Sedert haar ontstaan heeft de Academie immers omvangrijke iconografische collecties aangelegd, naast een imposante bibliotheek die geïntegreerd is in die van het *Nationaal Scheepvaartmuseum* te Antwerpen. De banden tussen het museum en de Academie zijn immer hecht geweest. Niet alleen is de zetel van de Academie in het Steen zelf gevestigd, maar wordt de Academie niet zelden als een wetenschappelijk consulent van het museum beschouwd.

In 1957 werden nieuwe statuten ontworpen; de afdelingen kregen een nieuwe benaming waarbij de specificatie van de nautische wetenschappen werd geïntegreerd. In 1972 werd het zeerecht van de afdeling *Scheepsarcheologie en Scheepvaartgeschiedenis* afgesplitst en ondergebracht in de nieuwe afdeling *Zee- en Binnenvaartrecht en Economie*. Met lichte wijzigingen in de benamingen zijn de afdelingen nu nog steeds vijf in getal: de afdeling *Scheepvaartge-*

*schiedenis & -Archeologie*, de afdeling *Zeevaartkunde*, *Oceanografie*, *Hydrografie & Meteorologie*, de afdeling *Scheepsbouw*, *Scheepstechniek & Waterbouwkunde*, de afdeling *Zee- & Binnenvaartrecht & Economie*, en de afdeling *Iconografie*.

Zoals het een traditie is in wetenschappelijke academies is de *Marine Academie* – die het juridisch statuut van v.z.w. heeft – samengesteld uit werkende of effectieve leden (maximum 30), geassocieerde leden (maximum 50) naast ook nog buitenlandse of corresponderende leden. Het lidmaatschap wordt verworven door de kandidaat die een oorspronkelijke studie of de resultaten van navorsing in één der afdelingen kan voorleggen en verdedigen. Na bespreking en goedkeuring binnen de afdeling, kan de kandidaat via de Raad van Bestuur als geassocieerd lid worden voorgedragen. Het is echter de Algemene Vergadering die soeverein bij absolute meerderheid tot de opname beslist. In de regel na zes jaar, en voor zover het maximum der effectieve leden niet is bereikt, kan een geassocieerd lid door de algemene vergadering tot effectief of werkend lid worden gepromoveerd. Het gebeurt ook dat een kandidaat tot het lidmaatschap wordt voorgedragen, na een lezing in een openbare vergadering te hebben gehouden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de academische openingszitting. De teksten van de studies, van de lezingen en voordrachten kunnen integraal in aanmerking komen voor publicatie in de *Mededelingen* of nog als afzonderlijke publicatie<sup>6</sup>.

In 1985 heeft koning Boudewijn de *Marine Academie* het predicaat koninklijk toegekend, waarna zij omgedoopt werd tot *Koninklijke Belgische Marine Academie – Académie royale de Marine de Belgique*, enerzijds om de verwarring met de

<sup>4</sup> De overheveling van de in 1946 opgerichte Zeemacht naar Landsverdediging zal pas in 1949 worden voltrokken.

<sup>5</sup> Zie J. VAN RAEMDONCK, *Het Belgisch Marinekorps 1939-1940*. Coll. *België in oorlog*, XXII. Erpe, 2000.

<sup>6</sup> De *Mededelingen – Communications* worden periodisch uitgegeven; sedert 1936 verschenen 31 volumes in de reeks.



Franse *Académie de Marine*<sup>7</sup> te vermijden, anderzijds gelet op het nationaal, zegge federaal karakter en op de tweetaligheid van de Belgische instelling.

In 1994 heeft het Z.M. Koning Albert II behaagd zijn hoge bescherming te verlenen voor een periode van vijf jaar, termijn die recentelijk vernieuwd werd. De Academie gaat er immers prat op dat de Prins van Luik sedert 1961 en tot in 1993 erelid is geweest, en dat sedert 2000 Z.K.H. Prins Laurent in diezelfde hoedanigheid is opgenomen.

## De Leden

Vanzelfsprekend hebben de leden van de Academie, zij het effectieve, geassocieerde of buitenlandse, rechtstreekse of onrechtstreekse banden met de maritieme sector, meestal beroepshalve. De indeling in afdelingen geeft reeds een indicatie over de verscheidene en verschillende maritieme beroepssectoren of disciplines waarin de leden bedrijvig zijn: maritieme juristen, economen gespecialiseerd in transporteconomie, inzonderheid met betrekking tot de scheepvaart, officieren van de marine of uit de koopvaardij, loodsen, havenkapiteins, hogere ambtenaren van het Zeewezen, nautici, historici, geografen, museologen en archivariissen, scheepsbouwers en reders, en zelfs marineschilders.

De functie die men bekleedt of het beroep dat men uitoefent in de maritieme sector volstaat nochtans niet om als lid te worden opgenomen. In de grond is het zelfs geen voorwaarde om toe te treden. Zoals reeds gezegd, moet de kandidaat een originele studie of de resultaten van wetenschappelijk onderzoek i.v.m. een maritiem thema of aspect kunnen voorleggen. M.a.w. een lid wordt verondersteld wetenschappelijk of professioneel bij te dragen tot de

kennis of de praktijk van de scheepvaart, in welke discipline ook, maar toch meer dan een doorsnee-collega uit het vak. Men gaat er van uit dat hij na zijn toetreding minstens even actief blijft in zijn specialiteit.

Het relatief kort bestaan van de Academie, en de in ons land eerder matige interesse vanwege de overheid voor de scheepvaart, laat niet toe namen van leden op te sommen die even prestigieus klinken als die van de nu bijna 250 jaar oude Franse academie. Wanneer de *Marine Académie* werd opgericht, was de tijd van de grote ontdekkingsreizigers en van de fundamenteel wetenschappelijke uitvindingen trouwens reeds lang voorbij. Men kan nochtans verwonderd opkijken dat een Gaston de Gerlache de Gomery nooit lid werd, hoewel hij ooit een lezing hield in de Academie. Anderzijds zijn reders en scheepsbouwers steeds weinig talrijk geweest; en gelet op de huidige situatie van de 'Belgische' rederijen en de tanende scheepsbouw in eigen land, zal deze categorie in de nabije toekomst hoogst waarschijnlijk ondervertegenwoordigd blijven. Dat geldt dan weer niet voor specialisten in transporteconomie of havenproblematiek, en evenmin voor maritieme juristen en historici.

Van bij de stichting zijn maritieme historici sterk aanwezig geweest: vaak universiteitsprofessoren of archivariissen, maar ook autodidacten op het gebied. Enkele namen kunnen ter illustratie worden geciteerd: Albert de Burbure de Wesembeek, Jan Denucé, Floris Prims, Frans Smekens, Albert Tonneau en Jules Van Beylen. Bij de ingenieurs scheepsbouwers en scheepsarchitecten zijn de namen van Robert Dauwe, Jozef Beukeleers, André Lederer en Hugo Van Kuyck niet onbekend. Onder de kunstschilders treft men Maurice Seghers en baron G. Frédéric. Bij de maritieme juristen kan man niet voorbij de figuur van

oud-minister Albert Lilar. Bij de marine-officieren, waaronder een aantal stafchefs, dienen te worden vermeld: commodore L.J.J. Robins, en zelfs de commandant van het Korps Zeelieden en Torpedisten (1923-1927), Adhémar Van de Velde. Vele nautici, meestal verbonden aan de Hogere Zeevaartschool, waren of zijn lid van de Academie.

In de categorie der buitenlandse leden is het bijna vanzelfsprekend dat leden van de Franse *Académie de Marine* ook lid werden. In 1946 is Jean Marie, voorzitter van de Raad van Bestuur van de *Compagnie Générale Transatlantique*, lid van beide academies. Dat was evenzeer het geval van de maritieme juristen Léon Moreel en Jacques Villenau. Ook Fransen, niet-leden van de Franse academie, traden toe. Reeds in 1936 werden G. Lefranc en D. Gennez als buitenlandse leden opgenomen; beiden waren kapitein l.o. en ere-luitenant-ter-zee in de Franse marine. In 1946 wordt M. Destombes, kapitein l.o. en luitenant-ter-zee 1ste klas (r), tevens een bekend cartograaf, lid. In de jaren tachtig trad vice-eskaderadmiraal J. Brasseur-Kermadec toe. Anderzijds werden ook leden van de Belgische Academie in de Franse opgenomen. Deze eer viel Walter Debrock en Lionel Tricot te beurt. Het wijst erop dat de banden met Frankrijk zeer hecht waren, en niet in het minst met de Franse academie.

In 1974 vereerde een officiële delegatie van de *Académie de Marine* haar Belgische zustergerenootschap met een bezoek. In mei 2000 kwam een even talrijke delegatie opnieuw op werkbezoek bij de *Marine Académie*.

Ook uit andere landen werden buitenlandse leden aangetrokken: uit Nederland, Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Portugal en de Scandinavische landen.

<sup>7</sup> Sedert 1792 is de Franse academie als gevolg van de Franse Revolutie echter geen koninklijke academie meer.



De band met het *Nationaal Scheepvaartmuseum* maakt dat tal van leden van de *Marine Academie* ook lid zijn van de *Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum*. Dat geldt in zekere mate ook voor de *Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen* en voor het *Wetenschappelijk Comité voor Maritieme Geschiedenis* ressorterend onder de *Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen en Kunsten van België*, comité dat trouwens bijna uitsluitend is samengesteld uit leden van de *Marine Academie*.

Hoeft het nog in de verf te worden gezet dat leden van de Academie in tal van andere maritieme organisaties aanwezig zijn – wat vanzelfsprekend is – en hoe paradoxaal ook, in de herrezen *Belgische Zeevaarbond* waaruit, zoals wij het reeds aanstippen, de Academie is ontsproten.

## Werkingsmiddelen

Om te besluiten dient misschien nog iets te worden gezegd over de financiële middelen van de Academie. De *Marine Academie* beschikt over werkingsmiddelen die in hoofdzaak via de lidmaatschapsbijdragen worden verworven. De werkingsmiddelen worden aangevuld met giften door bemiddeling van het dotatiefonds en

met overheidssubsidies, verleend door het departement Cultuur van de Vlaamse Gemeenschap en door de Provincie Antwerpen. Deze tegemoetkomingen zijn weliswaar met-tertijd kariger geworden. Niettemin verwierf de Academie ten bate van milde schenkers de fiscale aftrekbaarheid.

Het is nochtans één van de betrachtingen om het financieel draagvlak van de Academie te verbreden, met het oog op de verruiming van haar activiteiten. Misschien wordt de *Marine Academie* ooit verheven tot een meer officiële status, op gelijke voet met de gevestigde koninklijke academies van het Rijk. Dat ligt niet onmiddellijk voor de hand, want, in tegenstelling tot de traditie in andere landen, is het wetenschappelijk onderzoek in België in hoofdzaak een opdracht toevertrouwd aan de universiteiten; en recentelijk, sedert het HOLT-decreet, ook aan de hogescholen van het lange type<sup>8</sup>. Het is zeer de vraag of maritiem wetenschappelijk onderzoek – op enkele uitzonderingen na – daadwerkelijk aan universiteiten of hogescholen intens bedreven wordt. Zolang dit geen werkelijkheid is, blijft het voor de *Marine Academie* een dringende opgave om deze leemten op te vullen.

Professor Dr. C. Koninckx

## Voorzitters

1935-1972 Dr.jur. Henry DE VOS, directeur-generaal van het Zeewezen

1972-1986 Dr. Walter DE-BROCK, administrateur-generaal van de Diensten voor Nederlandse Cultuur

1986-1993 Lic. Jacques VYNCKIER, kapt. l.o., bestuursdirecteur op het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

1993- Dr. Christian KONINCKX, hoogleraar Vrije Universiteit Brussel

## Secretarissen-generaal

1935-1939 Karel VRANCKX, luitenant l.o. [secretaris]

1940-1957 Albert TONNEAU, historicus [algemeen secretaris 1940-1952] [secretaris-generaal 1952-1957]

1957-1971 Dr.jur. Jacques DAUW, advocaat

1972-1986 Lic. Jacques VYNCKIER, kapt.l.o., hoofdwaterschout der Schelde

1986-1993 Dr. Christian KONINCKX, hoofddocent Vrije Universiteit Brussel

1993- Dr.jur. Lionel TRICOT, advocaat, emeritus hoogleraar.

<sup>8</sup> Zie C. KONINCKX, *Maritiem Hoger Onderwijs en Wetenschappelijk Onderzoek. In het kielzog van het HOLT-decreet. In: Nautilus, LXXXII, 1991, pp.264-270.*





O.C.A.S.C.

Quelques-uns des services de  
L'OFFICE CENTRAL  
D'ACTION SOCIALE ET ULTURELLE

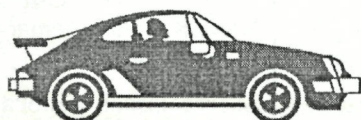


C.D.S.C.A.

Een greep uit de diensten van  
DE CENTRALE DIENST  
VOOR SOCIALE EN CULTURELE ACTIE

Au service des membres de la communauté militaire  
Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap

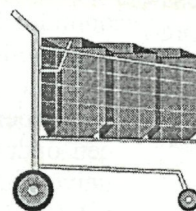
Auto-école \*  
Autorijschool \*



Service social \*\*\*  
Sociale Dienst \*\*\*  
(ex ORAF) (ex HIB)



Gardiennes \*  
Onthaalmoeders \*

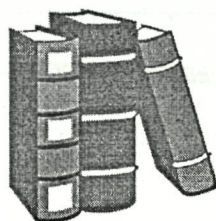
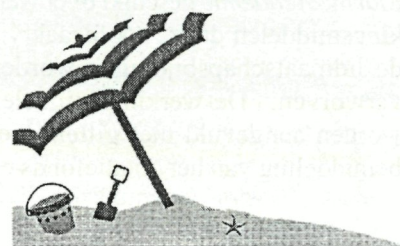


Magasins \*  
Winkels \*



Logements \*\*  
Huisvesting \*\*

Vacances \*\*\*  
Vakanties \*\*\*



Lecture \*\*\*  
Lectuur \*\*\*

Sport \*



\* En Allemagne  
In Duitsland

\*\* en Belgique  
In België

\*\*\* en Belgique et à l'étranger  
In België en buitenland

Pour toute information, s'adresser à la Direction Information et Communication  
Voor alle verdere informatie kunt u terecht bij de Directie Informatie en Communicatie  
Tél. civil/Tel. burger 02/739.02.91 - Tél. militaire/Tel. militair 3687 ext. uitbr. 291 - Fax 02/739.02.24

OCASC, Chaussée de Louvain, 392 - 1030 BRUXELLES / CDSKA, Leuvensesteenweg, 392 - 1030 BRUSSEL





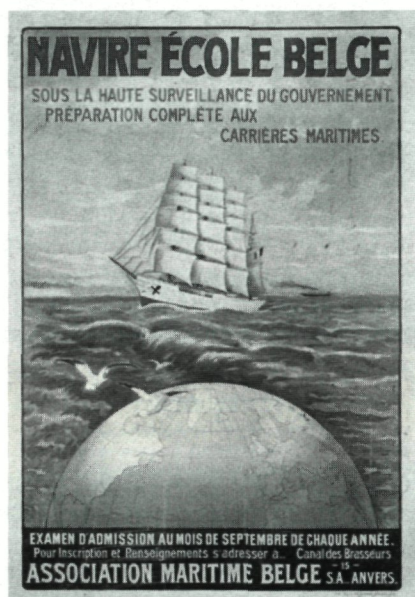
Amicale des Anciens de l'enseignement maritime et des navires-écoles

*La publication de ce premier article est la concrétisation d'une convention de collaboration signée entre le Cercle Royal G. Lecointe et la revue Neptunus qui devient ainsi son nouveau média de communication interactif entre ses membres et le monde maritime.*

## Les navires-écoles belges dans la tourmente de 1914 -18

Revenant de Holson's Bay (Melbourne) où il avait chargé 3.286 tonnes de blé, notre voilier-école **L'Avenir**, doté d'un équipage de 93 hommes (dont 45 cadets) placé sous les ordres du capitaine a.l.c. Emile Cornellie, clôtura sa 6<sup>e</sup> campagne en arrivant le 12 juin 1914 au Havre après 114 jours de mer. En ce port français, il déchargea ses 39.699 sacs de blé et passa ensuite en cale sèche du 13 au 17 juillet.

L'Association Maritime Belge (Asmar), qui armait ce quatre-mâts-barque, avait entre-temps conclu une intéressante charte-partie à £ 1.850 pour le transport de 2.200 tonnes de charbon en briquettes de Middlesbrough (GB) vers Pernambuco au Brésil. Toutefois, l'invasion de notre pays en août 1914 décida autrement de la suite des événements. En effet, dès le 18 août, tous les navires marchands, et donc aussi **L'Avenir**, furent bloqués dans leur port de relâche jusqu'à la couverture par l'Etat des risques de guerre. Dans un premier temps, les autorités envisagèrent de le réquisitionner comme anexe flottante à Calais, mais grâce e.a. à l'opiniâtreté d'Armand Grisar, administrateur-délégué de l'Asmar, qui estimait que notre voilier était destiné à naviguer et que, plus que jamais, notre pavillon devait être arboré sur les mers, cette réquisition fut reportée. En attendant d'entreprendre de nouveaux transports et contribuer ainsi au ravitaillement des



L'Avenir

populations, **L'Avenir** resta quelque temps en chômage au Havre où, repeint en noir, il hébergea 108 réfugiés à son bord.

### Le commandant Emile Cornellie (1869 - 1932)

Officier de réserve, il fut rappelé au service de l'Etat-Major et chargé dès août 1914 d'assurer la gestion et la logistique du service d'annexes flottantes au port de Calais, service qui comprenait à ce moment 16 remorqueurs, 150 chalands et autres unités hétéroclites chargées de réserves de matériel et

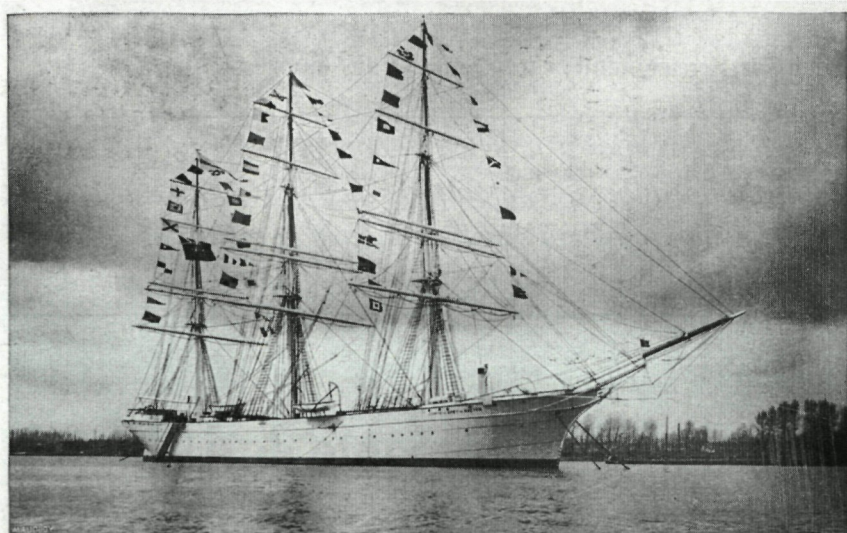
de nourriture pour l'armée belge. L'évacuation n'aura cependant pas lieu, l'offensive de la Marne arrêtée le 5 septembre, ayant permis la stabilisation du front de l'Yser en octobre. Les réserves furent alors débarquées, tandis que les blessés et réfugiés étaient dirigés vers l'Angleterre et que fut créé le Dépôt des Equipages. Le capitaine (R) E. Cornellie, assisté en différentes tâches par de nombreux officiers et cadets de **L'Avenir** terminera la guerre avec le rang de lieutenant-colonel.

### Le Comte de Smet de Naeyer II (ex-Linlithgowshire)

Ce trois-mâts stationnaire était destiné à amarrer les cadets-aspirants de 1<sup>ère</sup> année de l'Ecole de Navigation, avant leur enrôlement comme cadets à bord du navire-école **L'Avenir**. Dès le 14 août, la plupart de ces cadets furent enrôlés dans la Compagnie des Torpilleurs du Génie et placés sous les ordres du commandant Georges Lecointe (1869-1929), Inspecteur des navires-écoles depuis 1904.

Quant aux cadets dérolés de **L'Avenir**, ils s'engagèrent comme volontaires de guerre et rejoignirent également cette compagnie affectée à la défense du Bas-Escaut. Ils déhalèrent le **Comte de Smet de Naeyer II** de son ancrage à Burcht vers l'aval, entre le fort Sainte-Marie et le fort Philippe, et sa coque fut re-





Le navire-école stationnaire "Comte de Smet de Naeyer"

peinte en noir. Le 23 août, les cadets furent transférés au 20<sup>e</sup> Régiment d'Artillerie (fort d'Oosterweel) où ils servirent sur les canonnières et la batterie antiaérienne.

Après le 10 octobre et la chute d'Anvers, la plupart furent faits prisonniers ou se réfugièrent aux Pays-Bas où ils furent internés à Assen. Beaucoup rejoindront, par leurs propres moyens, soit l'armée de campagne où 14 d'entre eux tomberont en héros, soit la base de Calais où ils servirent dans le Dépôt des Equipages; quatre d'entre eux périrent en mer. D'autres encore allèrent à Gravelines où ils assumèrent la garde sur les bateaux de pêche belges qui y étaient réquisitionnés en vue d'une éventuelle évacuation vers l'Angleterre. Parmi ces cadets, il y en eut, comme le futur lieutenant Fr. Van Gool, qui embarquèrent sur le vapeur **Gouverneur de Labdselle** pour effectuer plusieurs voyages vers Baltimore (USA) et en ramener des chevaux pour le front!

Le **Comte de Smet de Naeyer II** sera, quant à lui, réquisitionné par l'occupant le 13 juin 1916 pour être transféré à la Deutsche Schulschiff Verein de Brême. Mais un procès intenté par la Belgique devant la Haute Cour des Réquisitions de Berlin empêcha cette réquisition, nos avocats ayant argumenté qu'il s'agissait d'une unité destinée à la recherche scientifique. Un veilleur fut

alors placé à bord et les assurances couvrirent le navire à l'ancre. En 1918, les Allemands tentèrent d'obtenir une levée du blocus hollandais pour quand même transférer le voilier vers un de leurs ports, mais l'armistice de novembre les prit de court et le navire fut utilisé par l'armée belge comme centre de revalidation. Le 15 septembre 1919, une convention régularisa le statut du voilier stationnaire qui redevint une école flottante.

**Rétroactes:** En 1914 l'Ecole Maritime Supérieure, qui était alors installée au second étage du bâtiment du Pilotage à Anvers, était comman-

dée par le capitaine au long cours Edouard Bech, un ex-lieutenant du Génie. La déclaration de guerre du 4 août interrompit la reprise des cours de l'année académique 1914-15; commandant et professeurs furent rappelés sous les drapeaux. A la fin de la guerre, l'année académique 1918-19 fut réservée aux combattants. Les cours, sous une nouvelle forme d'enseignement modernisé, ne reprirent pour tous que le 15 septembre 1919, sous la houlette du commandant Bech; à partir de 1921 ils se donnèrent dans des bâtiments sis rue Verlat, au coin de la place Leopold De Wael.

### Revenons à L'Avenir

Le 1<sup>er</sup> avril 1915 le capitaine E. Audenaerde, ex-1<sup>er</sup> officier du stationnaire **Comte de Smet de Naeyer II** fut nommé commandant de **L'Avenir** en remplacement de E. Cornellie. Le recrutement d'un équipage homogène et qualifié pour une nouvelle campagne se révéla fort difficile. Finalement le choix se porta sur le capitaine norvégien Alfred Taftenos pour la fonction de 1<sup>er</sup> officier et sur les belges J. Tournay et C. Verhé comme seconds. Le reste de l'équipage, 36 hommes au total, dont 7 novices belges âgés de 15 à 17 ans, était composé de Hollandais,



Navire-école "L'Avenir"

de Luxembourgeois, d'Américains et



de Scandinaves. Ainsi armé, **L'Avenir** fut déhalé le 5 mai par **Le Grand Remorqueur**, commandant Louis Royon, peintre de marine renommé, et mit le cap sur l'Amérique, bravant mines et sous-marins.

Non soumis aux réquisitions partielles ou totales, le voilier sut, en ces temps-là, profiter des frets 3 à 4 fois plus élevés dus aux risques de guerre sur mer. D'un point de vue financier, les affrètements des trois voyages successifs d'une durée respective de 537, 455 et 406 jours (New-York - Melbourne - Durban et Liverpool en 1919) laissèrent un solde créditeur de l'ordre de 370.000 francs (1919) aux armateurs. Ce résultat bénéficiaire fut en grande partie utilisé après la guerre pour procéder à un profond 'refit' du navire et à son réaménagement comme voilier-école avec officiers enseignants et accommodations pour 50 cadets. Le solde positif permit également de couvrir les amortissements comptables de l'Asmar, ainsi que les frais de remise en état du voilier stationnaire.

Lorsque fut signé l'armistice, **L'Avenir** était en route de Hong-Kong vers San Francisco. Il ne rallia finalement Anvers que le 26 novembre 1919, après quatre ans d'absence! Mais moins de quatre mois plus tard, le 11 mars 1920, il repartait déjà comme navire-école vers l'Argentine, sous le commandement du capitaine J. Meulemeester, avec 100 hommes à bord, dont 68 cadets. Mais ceci est une autre histoire!

Toujours à propos de navires-écoles, il nous semble opportun de rappeler qu'à l'époque il en existait d'autres, plus particulièrement sur la côte belge. Ainsi l'Ecole de Navigation d'Ostende, tout comme celle d'Anvers, comportait-elle une division nautique pour la formation des officiers 'pont' au long cours et au cabotage, et une division mécanique pour le personnel 'machines'; Ostende disposait en outre d'une division 'pêche maritime'. L'application des élèves-matelots y était complétée à bord du stationnaire **Ville de Bruges**. D'autre part, une école de pêche pour pupilles, patronnée par le prince Albert, fut fondée à Ostende en 1906, sous le nom de 'Oeuvres Royales Ibis'; elle disposa pendant un temps d'un trois-mâts qui, rebaptisé **Ibis**, pouvait accueillir 80 élèves. Cette école flottante, amarrée au milieu du Sas Slykens, disposait en outre de plusieurs annexes pontées, qui furent ensuite motorisées et adaptées à l'instruction des méthodes nouvelles de pêche en mer... but this is, again, another story!

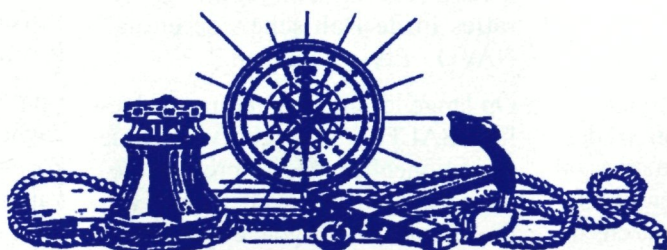
Ces anecdotes, souvent inédites ou moins connues, furent collationnées dans des archives personnelles et celles de **NAVIDOC-MARINES** (\*) par J. Leblanc, avec la complicité de S.b.d.S., à l'occasion de l'exposition: "*La mer: l'autre front belge de 1914-1918*". Cette intéressante rétrospective qui vient de se tenir au Musée Royal de l'Armée de Bruxelles, sera présentée bientôt, du 2 juin à fin novembre 2001, dans les Halles d'Ypres "*In Flanders Fields*".

Voici pour rappel, quelques dates-phares des prochaines activités de notre Cercle auxquelles non seulement tous nos membres sont invités, mais aussi, bien sûr, tous les amis ship-lovers et autres lecteurs de cette revue.

- **21 avril 2001: R.V. à 10.00 à Bruxelles, pour la commémoration au monument Comte de Smet de Naeyer, suivie d'un vin d'honneur au BRYC.**
- **5 mai: Monument de Kallo: Journée proposée par la Fraternelle Royale des Marins Belges de la M.M. des guerres 1914-18 et 1940-45.**
- **7 mai: Conférence sur 'Quelques aspects de la fabrication et de l'utilisation des cordages' par V. Barrois.**
- **17 mai: Excursion-découverte d'un exclusif Ostende maritime!**

Photos: collection J.C. Vanbostal

(\*) Web-site [www.klm.mra.be](http://www.klm.mra.be) - Le fonds **NAVIDOC-MARINES** peut être consulté gratuitement du mardi au vendredi, de 8.30 à 12.00 et de 13.00 à 16.30 au Musée Royal de l'Armée, 3 Parc du Cinquenaire à 1000 Bruxelles Tel.: 02/737.79.31.





# INTERVIEW met CDR. Andrejs ZVAIGZNE - COMBALTRON

**Bevelhebber van het Permanente Mijnenbestrijdingseskader van de Baltische Zee**

## **Cdr. Zvaigzne, hoe is BALTRON ontstaan?**

Het idee voor de oprichting van een permanent mijnenbestrijdingseskader in de Baltische Zee kwam voor het eerst ter sprake tijdens de MCM-oefening AMBER SEA in 1995. De Baltische Staten waren zich goed bewust van hun nood aan effectieve mijnenbestrijdingsmiddelen.

Op 18 februari 1997 ontmoetten de bevelhebbers van de Estse, Letlandse en Litouwse marines elkaar in Riga om de definitieve plannen uit te tekenen. Elk van de 3 Baltische Staten zou 1 à 2 schepen ter beschikking stellen en een officier toewijzen aan het hoofdkwartier in Tallinn.

De officiële inhuldiging van het Baltic Naval Squadron (BALTRON) vond plaats op 28 augustus 1998.

Het eskader bestond uit 2 Frauenlob-klasse mijnenvegers van Estland, 2 Kondor-klasse mijnenvegers van Letland en een schip van Litouwen, tevens het vlaggeschip. Kapitein Ilmars Lesinskis van de Estse Marine werd de 1<sup>ste</sup> COMBALTRON. Sinds juni 2000 nam zijn landgenoot Cdr. Andrejs Zvaigzne het bevel over.

## **Hoe zou u de opdrachten en verantwoordelijkheden van uw eskader omschrijven?**

Het BALTRON-eskader geeft de Baltische marines de beschikking over een permanent vlootverband dat inzetbaar zou zijn zowel in vredesals in crisistijd. In crisissituaties zal dit eskader optreden als een onmiddellijk inzetbare strijdmacht en, indien nodig, de kern vormen waar-



**Commander Andrejs Zvaigzne (COMBALTRON) tijdens een interview aan boord van de Valvas (Estl.), een ex-U.S. Coast Guard.**

rond een groter MCM-verband kan gevormd worden.

De oprichting van het eskader is vooral bedoeld om de samenwerking tussen de Baltische staten te bevorderen en zodoende de mijnenbestrijdingsservaring te verbeteren en –training te verzekeren.

BALTRON verbetert niet enkel de multinationale samenwerking maar zal tevens onze integratie binnen de NAVO vergemakkelijken. De prioritaire opdrachten bestaan uit deelname aan de mijnenopruimingsoperaties in de Baltische Zee en aan NAVO / Pfp-oefeningen.

Op lange termijn is het onze bedoeling BALTRON op een voldoende operationeel niveau te brengen zodat het eventueel kan deelnemen aan de door de NAVO geleide vredesondersteunende operaties.

## **Heeft u als COMBALTRON bepaalde doelstellingen die u tracht te bereiken? Heeft u ruimte voor eigen initiatief?**

Als COMBALTRON dien ik mij in eerste instantie te houden aan het opgestelde jaarprogramma van mijn eskader. Toch rest mij nog voldoende ruimte om eigen initiatieven te nemen, in zoverre deze kaderen in de door onze marineautoriteiten vooropgestelde opdrachten. Ik tracht vooral oefeningen in te lassen waarbij de nadruk ligt op het verbeteren van de interoperabiliteit en de bevordering van het teamwork.

Een ander aspect waar ik veel aandacht aan besteed is streven naar een zo groot mogelijke standardisatie van het materiaal en procedures, dit alles met het oog op een vlotte integratie van BALTRON in de NAVO.



## Met welke marines werkt BALTRON nauw samen?

Het BALTRON Project geniet veel internationale belangstelling, vooral omdat het de defensiecapaciteiten van de Baltische staten aanzienlijk verbetert en uitstekend kadert in de NAVO en PfP-concepten. Landen die het BALTRON Project steunen zijn o.m. België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Noorwegen, Polen, UK en USA. Deze steun wordt gecoördineerd via de multinationale Stuurgroep, bijgestaan door een Werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van bovenvermelde landen, beide onder Duits voorzitterschap.

De grootste steun krijgen we vanuit Zweden en Duitsland. De Duitse Marine transfereerde 6 Lindau-klasse mijnenjagers en richt trainingssessies in voor duikers, communicatie-operatoren en stafofficieren. De duikers van de Baltische marines volgen ook een 8-weken durende opleiding in Noorwegen. Denemarken verleende haar medewerking bij de oprichting van een communicatiecentrum in Tallinn waar sinds april 1998 het communicatiepersoneel opgeleid wordt. Sinds oktober 1997 worden Franse, Engelse, Noorse, Duitse, Zweedse en Nederlandse marineofficieren of onderofficieren beurtelings toegevoegd aan de BALTRON-staf als adviseurs. Zij helpen bij de planning, uitvoering en analyse van de eskaderactiviteiten.

Jaarlijks sturen de 3 Baltische marines een aantal van hun leerling-officieren naar de marineacademies in Zweden, Denemarken, Finland, Duitsland en de USA.

## Welke zijn de belangrijkste oefeningen waar uw eskader aan deelneemt?

BALTRON heeft een zeer druk jaarprogramma. Wij trachten/streven ernaar onze 'achterstand' inzake MCM-op de NAVO marines in te halen. We hopen dit te bereiken door zoveel mogelijk te oefenen en in de toekomst ook meer trainingssessies te organiseren op simulatoren aan de wal.



Zweedse COMBAT-BOAT aldaar STRIDSBAT genoemd. 3 bemanningsleden - Vervoercapaciteit: 16 man. Max. snelheid: 42 Kn. - Stopafstand bij max. snelh.: 3 bootlengtes

De belangrijkste MCM-oefeningen waaraan BALTRON deelneemt zijn:

**AMBER SEA** - Een Baltische MCM oefening waarbij de nadruk ligt op het inoefenen van vredesondersteunende procedures en tactieken, het verlenen van humanitaire hulp en de SAR operaties, interoperabiliteit bij het uitvoeren gecombineerde maritieme operaties.

**OPEN SPIRIT** - In 2000 nam BALTRON voor de 1<sup>ste</sup> maal aan deze oefening deel als een volwaardig multinationaal eskader. De COMBALTRON-staf kreeg de mogelijkheid zich te bekwamen in commando- en controle procedures voor multinationale taakgroepen.

Verder hielden we in 2000 ook nog een PASSEX-oefening met MCM-FORNORTH en nemen we jaarlijks deel aan de MCO-mijnenopruimingsoperaties. Vanaf dit jaar zullen we ook deelnemen aan de oefeningen Coop BANNER en US BALTOPS.

De deelname aan deze oefeningen is zonder twijfel het meest aangewezen middel om de samenwerking te bevorderen. De aldus opgedane ondervinding is zeer waardevol, zowel bij het plannen als bij het uitvoeren van de strategische, tactische en technische aspecten van MCM en geeft ons de mogelijkheid ons op te werken tot

een volwaardig MCM-eskader dat zich ten dienste kan stellen van de NAVO.

## Hoe ziet u BALTRON evolueren?

Mijn grootste zorg is het eskader op een zo hoog mogelijk operationeel niveau te brengen en blijven deelnemen aan de MCO-operaties in de Baltische Zee. Op lange termijn wil ik, zoals reeds hierboven ter sprake kwam, BALTRON klaarstellen voor deelname aan NAVO-geleide vredesondersteunende operaties.

In de toekomst zullen de Baltische staten steeds meer betrokken worden bij de voorbereidingen, planning en uitvoering van de MCOP-operaties. Eindbetrachting is de wederzijdse verstandhouding te bevorderen en BALTRON voor te bereiden op een eventuele deelname aan NAVO-geleide vredesondersteunende operaties (PSO's).

## Zal de samenstelling van BALTRON veranderen?

Persoonlijk denk ik niet dat er enige reden bestaat de samenstelling van het BALTRON-eskader te veranderen. Sinds 2000 zijn onze MCM-capaciteiten aanzienlijk toegenomen door de aanschaf van ex-Lindau-klasse mijnenjagers. Tot 1999 hadden wij enkel de beschikking over mijnenvegers.





De KULLEN, een Zweedse mijnenjager van de LANDSORT-klasse

Deze mijnenjagers bieden ons de mogelijkheid nu aan echte mijnenbestrijding te doen. Onze bemanningen hebben evenwel nog wat tijd nodig om zich het mijnenjagen eigen te maken.

Elk schip blijft 4 tot 6 maanden bij het eskader en de flottieljebevelhebber wordt, voor een periode van 12 maanden, aangewezen door de 3 marines.

### Welk aspect van de maritieme defensie zou volgens u meer aandacht moeten krijgen?

Ongetwijfeld zal het nodig zijn ons zo goed mogelijk op de hoogte te houden van de vooruitgang in de mijnenbestrijdingstechnieken en trachten de beschikking te hebben over goed materiaal.

Het belangrijkste waar we, naar mijn mening, vooral aandacht moeten aan besteden zijn de informatica-technologieën zoals E-mail, het raadplegen van databestanden, het surfen op het internet, GSM.

Vermits dit de installatie van dure apparatuur en regelmatige upgrades vergt, zal een van de grootste zorgen voor de Baltische marines zijn de nodige budgetten ter beschikking te krijgen om in deze periode van snelle vooruitgang op de goede koers te blijven. Momenteel krijgen we op dit vlak al heel veel steun van de Zweedse Marine.

*Tekst: G.A.H. Toremans*

*Foto's: Fr. Philips*

## Met de NARCIS van de BALTISCHE ZEE tot de PERZISCHE GOLF

Tussen 7 en 17 november 2000 verzamelden 19 mijnenbestrijdingsschepen (MCMV's) van 8 marines in de Golf van Riga voor de 4e editie van Mine Clearance Operation Latvia 2000 (MCOPLAT-00), de meest geslaagde van de MCOP-edities<sup>1</sup> tot nu toe. Onze marine stuurde voor deze MCOPLAT-2000 editie de mijnenjager BNS Narcis, o.b.v. ILZ Ward De Grieve.

Kort voor de aanvang van MCOPLAT-00 maakten de Russen nog de locatie bekend van één van hun vo-

rige mijnenvelden, bestaande uit ongeveer 140 mijnen, vóór de haveningang van Riga.

Het Noorse duikteam voerde enkele verkenningsschepen uit waarna het Zweedse survey schip HSwMS Jacob Hagg een gedetailleerde kaart van de zeebodem maakte.

Dit 21-man tellende Noorse EOD-team opereerde vanuit Daugagriva, een voorhaven van Riga en voormalige marinebasis van de Baltische Sovjetvloot. Na het beëindigen van

deze taak scheepden de EOD-duikers in aan boord van de LVNS Namejs, voor deze oefening omgedoopt tot duikvaartuig.

De eigenlijke mijnenopruiming begon op 7 november. De deelnemers werden ingedeeld in 4 taakgroepen, Task Units. Het tactisch commando was in handen van CDR Lennart Bengtsson, bevelhebber 21st Mijnenbestrijdingsflottielje van de Zweedse Marine, ingescheept aan boord van HSwMS Utö.

<sup>1</sup> Sinds 1995 organiseert de Zweedse Marine ontminningsoperaties voor de kusten van de 3 Baltische staten Estland, Letland en Litouwen. Tijdens het onafhankelijkheidsproces van de Baltische staten kwam aan het licht dat er ongeveer 84.849 mijnen en munitie in hun territoriale wateren gedumpt waren.

Naast mijnen uit WO-I en -II liggen er ook veel Russische mijnen, daterend uit de periode 1950/65.



MCOPLAT-00 werd gekenmerkt door enkele primeurs:

- integratie van BALTRON-eskader
- commando over een van de 4 taakgroepen door COMBALTRON
- deelname van Noors EOD-team en een Zweeds/Amerikaans MCM Identificatie- & Analyse Team.

Het te onderzoeken gebied werd ingedeeld in 'boxen' (vakken), elke box met een oppervlakte van ongeveer 2 km<sup>2</sup>. De schepen controleerden de hun toegewezen boxen op echo's (mine- of non-minelike, die dan ook nog geïdentificeerd en gelokaliseerd werden. De duikomstandigheden waren zeker niet denderend. De onderwaterzichtbaarheid varieerde van 15 cm tot 50 cm! Op sommige plaatsen zakten de duikers tot aan hun knieën in de modderige bodem. Vermits een visuele identificatie van de 'mine-like' contacten door deze omstandigheden bemoeilijkt werd kregen de bemanningen de assistentie van een Zweeds-Amerikaans identificatie team aan boord van de HSwMS Utö.

Ondanks de slechte duikomstandigheden konden de deelnemers toch nog een gebied van 225 km<sup>2</sup> clearen. Hierbij werden 65 mijnen en 15 torpedo's en dieptebommen onschadelijk gemaakt waarvan onze Narcis er respectievelijk 7 en 4 voor haar rekening nam.



Op de brug van de Narcis

De 2000-editie was een groot succes want het was de eerste maal sinds het begin van deze MCOP-operaties in 1995 dat er zoveel explosieven gevonden werden. De grootste waren 2 LMB3-mijnen, 700 kg TNT elk.

Tijdens deze MCO-operaties hechten de Zweden veel belang aan de public relations. Een pers- en informatie-centrum werd ingericht aan boord van de Utö en op de website van het 4<sup>e</sup> Zweedse Mijnen- bestrijdingseskader (webmaster Sub. Lt. Sewe Lindberg) verscheen tweemaal per dag een update van de 'geclearde' gebieden en een verslag door de CTG.

#### NARCIS MCOPLAT-00 Statistieken

36 PAP-runs (rov-runs)  
28 Inzet duikers  
42 Mine-like contacts  
2 non-minelike (= wrakken)  
38 identified - 5 rotsen  
4 stalen kabels  
15 metalen objecten  
2 netten  
7 mijnen  
4 torpedo's  
2 wrakken



BNS Narcis MCOPLAT-00

Op de persconferentie bij de start van MCOPLAT waren er niet minder dan 36 journalisten aanwezig en voor de mediadag van 15 november waren er 54 journalisten en correspondenten komen opdagen.

De Zweedse Marine hoopte op deze wijze zoveel mogelijk marines warm te maken om in de toekomst deel te nemen aan deze opruimingsoperaties.

Tijdens de 'hot-wash' up in Riga operden verschillende deelnemers het voorstel om de MCOP-operaties uit te breiden, met name 3 of 4 weken i.p.v. de tot nu toe geplande 2 weken. Iedereen beaamde de opmerking dat er veel tijd verloren ging in de transit van de deelnemende schepen vanuit hun thuisbases naar de



Baltische Zee. Een ander voorstel was om SACLANT en CINCEAST-LANT voor te stellen het MCM-FORNORTH-eskader voor 1 of 2 maanden in te zetten in de Baltische Zee zodat deze schepen, i.p.v. met oefenmijnen te werken, de kans krijgen echte mijnen en andere munitie te lokaliseren, te identificeren en onschadelijk te maken.

BNS Narcis liep opnieuw haar thuisbasis Zeebrugge binnen op 24 november, waarna de bemanning van een korte verlofperiode kon genieten.

De week nadien nam 1LZ Philippe Warnauts het bevel over van 1LZ De Grieve en begonnen de voorbereidingen voor het 2001 deployment met het Duitse MCM-eskader naar de Perzische Golf.

Op 5 februari verliet de BNS Narcis haar thuishaven om het Duitse eskader voor de Belgische kust te vervolgen. Dit MCM Eskader, bestaande uit het steunschip FGS Werra en de mijnenjagers FGS Schulzbach-Rozenberg en FGS Uberherrn kreeg nog het gezelschap van HrMs Urk en de Franse mijnenjager FNS Céphée (ex-BNS Fuchsia). Na enkele korte rustperiodes in Algeciras en Rhodos ging het via het Suez Kanaal naar de Perzische Golf, met een fuel-stop in Djibouti en een havenbezoek aan Muscat.

Hierna detacheerde de Narcis van het eskader voor een bezoek aan Dubai. De andere MCMV's zetten hun reis verder naar Abu Dhabi waar ze deel-



Duikers aan boord van de Narcis

namen aan de IDEX-2001 Defensiebeurs.

Op 22 maart maakten de schepen opnieuw rendez-vous om op te stomen naar Mina Sulman, Bahrein, voor deelname aan de US MCM-oefening ARABIAN GAUNTLET-2001.

Vanaf 20 april vat het eskader stil aan haar terugreis aan. De schepen zullen opstomen naar de Middellandse Zee voor deelname aan de NAVO MCM-oefening DAMSEL FAIR 2001 en een Passex met de Spaanse Marine, vooraleer hun thuisbases binnen te lopen op 5 juni.

Meer over deze oefeningen in het volgend nummer van NEPTUNUS. "Stay tuned!"

#### Met dank aan:

CDR. Ingemar Elofsson – Chief Public Affairs Officer 4<sup>e</sup> Minkriavdit Swedish Navy

1LZ Dirk Borms - SID

1LZ Ward De Grieve

1LZ Philippe Warnauts

*Tekst en foto's: G.A.H. Toremans*



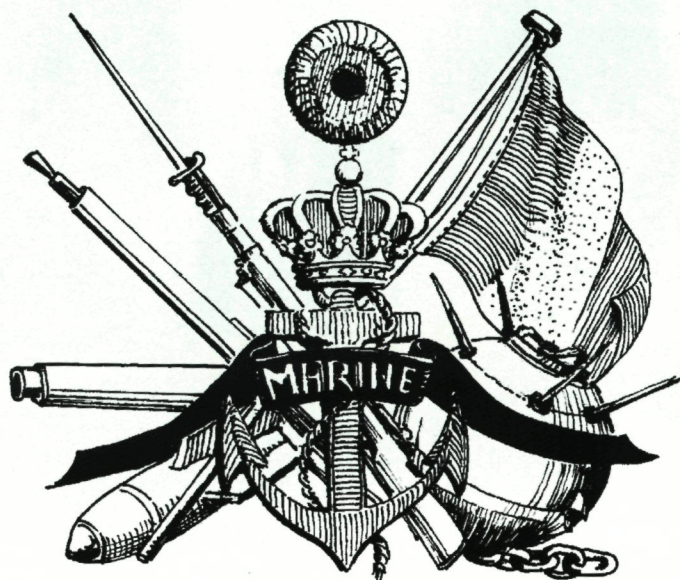
ECGS VALVAS, Vlaggenschip van COMBALTRON

#### Reisroute BNS NARCIS

Algeciras	11 – 12/02
Rhodos	20 – 22/02
Djibouti	fuel stop
Muscat	13 – 15/03
Dubai	17 – 22/03
Mina Sulman	23 – 27/03
ARABIAN GAUNTLET-01	28/03 – 03/04
Mina Sulman	03 – 06/04
Koeweit	08 – 10/04
Doha	12 – 14/04
Aden	fuel stop
Iraklion	02 – 07/05
DAMSEL FAIR	15 – 22/05
Passex met Spaanse Marine	26/05
Palma	26 – 29/05
Zeebrugge	05/06



# LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (IX)



## CORPS DE MARINE 1939-1940 (suite)

### L'uniforme des quartiers-mâîtres et marins

Comme nous l'avons dit dans notre article précédent, la tenue des matelots est traditionnelle et proche de celle qui est portée à la Marine française. En fait elle est pareille à celle que l'on portait au Corps des Torpilleurs et Marins (CTM) de 1917 à 1927: même pantalon droit, même vareuse ou blouse de marin de gros drap bleu marine, même col marin à la française, même gilet de corps rayé bleu clair et blanc. Seul le béret n'est plus le bachi français; il est de fabrication belge et est le même que celui qui est confectionné pour les cadets des écoles de navigation, sauf pour une jugulaire de coton tressé blanc et pour le pompon bleu de roi déjà porté par les marins du CTM. Cette jugulaire est portée par-dessus la coiffe comme au temps du CTM. Le ruban de béret

par contre, qui est de soie noire, est à pans flottants, d'une longueur de 15 cm, retombant dans le cou; ce ruban n'est pas noué mais passe dans des ganses cousues à l'arrière du bandeau. Imprimé, dans les premiers jours, des lettres dorées formant le mot "Marine Korps", le ruban fut en définitive timbré du mot "Marine" tout court, ce qui évitait le fâcheux souvenir du "Marinekorps Flandern" de l'occupant de 14-18, tout en étant d'un même usage dans les deux langues nationales.



Ruban de béret à bords flottants  
pas de cravate-foulard (Nelson)

L'hiver et par temps frais, le marin revêt, par-dessus son uniforme, une veste longue dite caban (notre pilot-jacket) fermants croisés par deux rangées de six boutons de cuivre, estampés du Lion Belgique comme à l'armée de terre, les deux boutons supérieurs se montrant entre col et revers de la façon dite "phares allumés". Le col marin se porte par-dessus cette veste. Le caban est de grosse laine bleu marine et n'est pas décoré aux pointes du col de l'ancre brodée rouge, qui était d'usage au CTM, comme d'ailleurs à la marine française.

Les quartiers-mâîtres ont pour insignes de grade deux galons rouges cousus au bas des manches. En armes, le ceinturon avec ses trois cartouchières est celui de l'infanterie, porté toutefois sans bretelles; le fusil est le Mauser M1889 avec baïonnette M1916. Les souliers sont les bottines noires de l'infanterie portées sans guêtres.





**Corps de Marine - Défilé Place d'Armes**

Marchant en tête de la 1ère escadrille: Le Capt. Cdt Vanstrydonck. Le grand officier devant le peloton est le Lt. Massart.

*Photo prise par le Lt V Victor Billet*

### Les sous-officiers

**L**es sous-officiers portent la même tenue que les officiers. Les premiers-maîtres (adjudants) ont le même manteau que les officiers; à la casquette, leur jugulaire est de fil d'argent et un galon plat d'argent de 5 mm passepoilé fait le tour du bandeau; au collet ils portent l'étoile d'argent, comme à l'armée de terre, sur écusson noir passepoilé de bleu ciel. Les sous-officiers subalternes du grade de maître de 1ère classe, maître de 2de classe et second maître, portent respectivement trois, deux et un galon de grade. Ces galons sont tissés plat en or et ont 12 mm de largeur; ils sont bordés et séparés par un passepoil bleu marine. Ces marques des grades sont portées au bas des manches des vestons et cabans, et disposés en "sardine", de couture à couture, formant un angle de 30° avec l'horizontale, la partie inférieure du galon à 8 cm du bord de la manche.

L'hiver et par temps frais, les sous-officiers portent le même caban que les quartiers-maîtres et matelots.

Leur casquette est du même modèle que celui des officiers, la jugulaire étant de cuir vernis noir et la cocarde en broderie d'argent. En armes, les sous-officiers portent au ceinturon un pistolet d'ordonnance.

### Le Corps de Marine et la drôle de guerre

**E**n 1939 la guerre est à nos portes. Chacun espère pourtant que la Belgique en sera épargnée, tout comme les Pays-Bas y avaient échappé en 14-18. Alors pourquoi pas nous aussi cette fois? Et l'on s'installe dans cette inconfortable position; on s'y fait bon gré mal gré, car tout vaut mieux qu'être pris dans une guerre comme celle que l'on connut en 14-18, encore si présente dans les esprits et les deuils familiaux. Les anciens combattants sont encore là pour dire les horreurs qu'ils ont vécues et les familles les misères qu'elles ont dû endurer pendant quatre années d'occupation ennemie. Non vraiment, en 40, on n'était pas partie prenante.

L'armée, partiellement mobilisée, est disposée aux frontières; toutes les frontières: au Sud, au Nord comme à l'Est. Elle doit nous servir de ligne Maginot. Ce dispositif de défense est toutefois plus moral qu'effectif, car chacun sait très bien que l'armée belge à elle seule ne sera jamais assez forte pour empêcher une armée étrangère de choisir notre sol national comme champ de bataille. On table donc sur le droit international, sur nos déclarations de non-ingérence dans le conflit déclenché par Hitler et sur notre neutralité proclamée. On s'installe si bien dans cette précaire tranquillité d'esprit que les journalistes deviennent les commentateurs du spectacle de la guerre qui fait rage loin de chez nous. On analyse les forces en présence, on décrit les armes, les avions et les chars des autres, on publie des photos des troupes en guerre, on fait paraître des interviews. Une mine s'échoue-t-elle sur la plage d'Oostduinkerke, on la décrit et la dissèque avec force détails; quant à la rendre inoffensive, c'est une autre paire de manches! L'on braque alors les projecteurs sur le





Corps de Marine, notre embryon de marine militaire. Car si rien ne bouge aux abords immédiats de nos frontières avec la France ou de celles qui bordent l'Allemagne, la frontière maritime voit à chaque tempête des mines dériver dans les passes de navigation ou venir s'échouer sur les plages<sup>1</sup>.

Ce sont des mines que Français et Anglais ont mouillées pour se protéger des invasions des navires allemands; près de 1500 à l'ouest de notre côte qui sont françaises, plus de 5000 que les Anglais ont "plantées" en Manche. Là ce sont le lieutenant de marine de réserve Grard et le matelot Debacker qui se sont mis à l'eau pour dégager une mine qui a dérivé et s'est prise dans les pilotis de l'estacade de Blankenberge et qui menaçait à chaque coup de houle d'exploser. Là ce sont le capitaine-commandant de marine Van Strydonck et le lieutenant de marine Van Vaerenberg qui ont dégagé à la main une mine dérivant dans le chenal de Nieuport et qui s'en allait battre contre les digues; ils l'ont remorquée derrière un canot vers le large où elle sera coulée à coups de fusil. Là encore, ce sont nos deux patrouilleurs A4 et A5 qui inlassablement, jour après jour, battent nos eaux territoriales à la recherche des mines déri-

vantes qu'ils coulent à coup de canon ou de mitrailleuse. "A l'Est rien de nouveau" proclame la radio rassurante mais sur le front de mer nos marins sont en guerre et risquent leur vie à chaque instant avec des moyens dérisoires.

L'Administration de la Marine de l'Etat s'étant fait construire quatre nouveaux bateaux-pilotes à moteur, céda à la Défense Nationale le 26 octobre 1939 deux de ses plus vieux bateaux-pilotes qui marchent au charbon. Un troisième, le A6 du même âge, sera cédé en janvier 1940. Ces navires faisaient partie d'un lot de surplus de guerre de la Royal Navy, acheté en 1920 par l'Adminis-

tration de la Marine; lancés respectivement en 1915 et 1917 le A6 et le A4 jaugeaient 300 tonneaux, pouvaient filer 9 noeuds et nécessitaient un équipage de 27 hommes. Passés au Corps de Marine ils furent armés d'un canon de 4.7 monté à l'arrière sur une plate-forme qu'il fallut leur ajouter; sur la passerelle supérieure on monta deux mitrailleuses Maxim. Ces armes étaient dépourvues de bouclier. Nous n'avons vu à ce jour aucune illustration montrant que les servants auraient pu être coiffés de casque. Les munitions étaient stockées dans des coffres disposés à proximité de ces armes. La faible vitesse de ces navires et leur tirant d'eau de 4.50 m rendaient illusoires les arraisonnements; en outre il leur fallait 14 heures pour obtenir de la chaufferie la pression nécessaire à l'appareillage, et les garder "stand-by" occasionnait une surconsommation de charbon qui dépassait la capacité des soutes, nécessitant donc de fréquents charbonnages. Affectés au repérage et à la chasse aux mines dérivantes, ces navires devaient tenir la mer tant qu'il y faisait jour et couvrir toutes les passes navigables de nos eaux territoriales. Au moyen de seulement trois navires la tâche était donc écrasante mais la 1ère escadrille basée à Ostende, sous le commandement du capitai-



Mine échouée près du pier de Blankenberge

<sup>1</sup> Après la forte tempête du 21 septembre 1939, pas moins de 47 mines vinrent s'échouer sur nos plages; presque toutes furent désamorcées par le Cpt. Cdt du Génie Emile Samyn.





ne-commandant Van Strydonck l'exécuta sans défaillance. Aucun navire marchand n'eut plus à craindre de sauter sur une mine dans nos eaux. En l'espace de huit mois, c.-à-d. depuis octobre 1939 jusqu'au 10 mai 1940, la 1ère escadrille détruisit 80 mines (250 selon d'autres documents). Détail émouvant: un patriote, invalide de guerre, fit cadeau de son yacht au Corps de Marine; on le baptisa "Prince Charles". On adjoignit encore à cette escadrille une vedette rapide neuve lancée à Ruisbroek pour le compte de la Marine de l'Etat. Marchant à l'essence elle pouvait filer 30 à 35 noeuds; c'est donc à elle que fut confié l'arraisonnement des navires; à cet effet on l'arma d'une mitrailleuse.

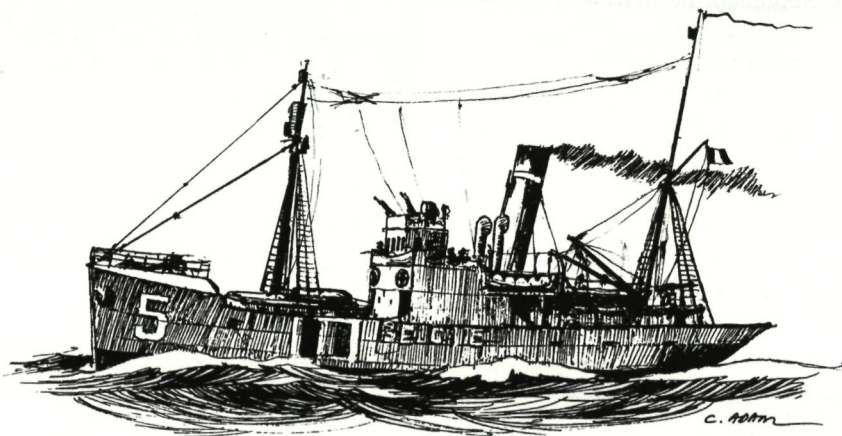
Comme de toute évidence on ne pouvait se contenter indéfiniment de mitrailler des mines venues d'elles-mêmes en surface, on commanda des dragues mécaniques OD1 (Ronnarc'h) auprès de la marine française et on chercha à réquisitionner des chalutiers d'au moins 500 T pour les transformer en dragueurs de mines. Les plans de transformation furent ramenés de Brest par le major Decarpentrie. Les dragues furent commandées fin mars 1940 à l'Arsenal de Brest; elles n'arriveront malheureusement jamais à destination. On avait prévu de réquisitionner les O86, O88 et O97, mais la tournure prise par les événements ne permit

pas d'appliquer ce plan, alors qu'on croyait pouvoir disposer de tout le temps nécessaire à la reconstitution d'une petite force navale équipée des moyens que réclamaient ses missions. On envisagea également l'éventualité de construire des barages de mines et une mission, composée du major Decarpentrie et d'officiers du Génie, se rendit en mars 1940 à Toulon pour étudier ce problème.

Jusqu'en mai 1940, la constitution de la 2ème escadrille à Zeebruges resta sur papier. Elle devait être de même force que celle d'Ostende et compter comme elle, 8 officiers, 34 sous-officiers et 167 matelots. La 3ème escadrille fut constituée le 25 septembre 1939 à Anvers; placée sous le commandement du capitaine-commandant Delstanche, un ancien du navire-école **l'Avenir** et du Corps des Torpilleurs et Marins, elle prit ses quartiers à la caserne Falcon. Pour tout navire il reçut le 19 novembre la vieille vedette **Police de la Rade III** qui avait déjà été affectée à la marine militaire en 1914 et en 1920. L'arraisonnement des navires ne pouvant attendre que l'escadrille fût opérationnelle, c'est au "Waterschoutambt" (Commissariat maritime), dépendant de la Marine de l'Etat, qu'il fut confié. En attendant le commandant Delstanche put s'occuper de l'instruction des rappelés; mais comme les milieux maritimes anversoïses

n'avaient pas perdu tout bon sens, leur esprit réaliste les poussa à protéger les écluses du port intérieur contre d'éventuels bombardements aériens et c'est ainsi que la 3ème escadrille y contribua en posant des filets métalliques devant l'écluse du "Kruisschans". Delstanche envisagea et étudia avec le Génie le moyen de réutiliser les mines allemandes de la dernière guerre, conservées au dépôt du Génie. Il prépara aussi un plan de réquisition de bateaux, afin de pouvoir, si nécessaire, se constituer un renfort de vedettes de patrouille, plan qui viendra à profit plus tôt qu'on ne l'avait cru. L'effectif de l'escadrille d'Anvers était maigre; Delstanche n'avait qu'un officier, le lieutenant D'Hauwer, pour l'aider dans sa tâche et 91 hommes d'équipage.

Le 8 mai 1940, une partie des équipages fut renvoyée dans ses foyers et une autre classe fut rappelée pour les remplacer. En effet il était prévu de ne maintenir les marins sous les armes que pour une durée de 8 mois afin de ne pas désorganiser la marine marchande et la pêche. Dans l'état de neutralité que vivait le pays, cette rotation devait permettre de soutenir pendant longtemps et sans gêne le petit effort demandé à la marine; ce qui montre bien que personne ne s'attendait, ni ne craignait une quelconque participation à la guerre. Le désenchantement sera brutal!



Le patrouilleur A5 du Corps de Marine 1939-1940.



## Les événements maritimes de 1940

Nous avons vu, au cours des chapitres précédents, les vains efforts entrepris dans l'entre-deux-guerres, pour combler le vide laissé dans la défense de notre frontière maritime par la suppression de la marine militaire (le Corps des Torpilleurs et Marins) en 1927. Nous y avons vu également les oppositions aux plans de défense proposés, et les "demi-mesures" que la menace latente d'être entraîné dans la guerre, et ensuite l'invasion allemande du 10 mai 1940, firent adopter in extremis. Le chapitre suivant montrera les conséquences et les situations dramatiques auxquelles nos marins militaires furent dès lors confrontés, et démontrera, une fois de plus, qu'une marine militaire ne s'improvise pas à la toute dernière minute.

A ce sujet je recommande particulièrement à nos amis lecteurs de langue néerlandaise, comme à ceux qui la possèdent suffisamment, de lire l'excellent ouvrage de Mr Jasper Van Raemdonck intitulé "Het Belgisch Marinekorps 1939-1940"; ils y trouveront un exposé magistral des faits historiquement probants qui ont marqué l'existence éphémère de ce petit corps de marins, tandis que ce que je raconterai ici sera le reflet de l'émotion ressentie, par le marin que je suis, devant le courage de ces marins-là, pris avec des moyens dérisoires dans le maëlstrom de 1940.

### Le Corps de Marine dans la tempête

Le vendredi 10 mai 1940, aux petites heures du jour, c'est la ruée des divisions blindées allemandes sur la Belgique et les Pays-Bas. La "Luftwaffe" bombarde les aérodromes militaires clouant au sol la plupart des avions. La Meuse est atteinte et franchie près de Maastricht et le fort d'Eben-Emael est pris par les parachutistes allemands sans avoir pu tirer un coup de canon.

C'est la guerre pour nous aussi. On décrète aussitôt la mobilisation générale et on appelle à l'aide Français et Anglais, garants de notre neutralité.

A Anvers le Corps de Marine, qui le 8 mai a démobilisé ses équipages, reçoit le 12 ses nouvelles recrues qui sont heureusement pour la plupart des marins professionnels; en toute hâte on prépare l'évacuation vers un port de la côte de deux navires marchands danois, le ss **Java** et le ss **Gorm**, saisis comme prises de guerre<sup>2</sup>. Aux Pays-Bas l'attaque combinée des chars et des bombardiers en piqué, les Stukas, défoncent l'armée hollandaise et le 12 mai la menace d'être tourné par le nord est telle que le directeur-général de la Marine, Monsieur Henry De Vos, ordonne l'évacuation du port d'Anvers. Le 14 mai le Corps de Marine est appelé à rassembler au plus vite une escadrille de patrouilleurs armés et de les porter sur une ligne de défense Doel-Oudendijk. La petite escadrille improvisée, formée de deux vedettes du port, les **Brabo** et **Tolwacht**, ainsi qu'un yacht abandonné, le **Restless** – armé à la hâte de deux mitrailleuses et les pavois garnis de sacs de sable en guise de bouclier –, appareille vers 16 heures. Vers 22 heures, devant Doel, l'escadrille se fait tirer dessus par des troupes françaises qui viennent de prendre position sur la rive gauche de l'Escaut et qui prennent nos bateaux pour des allemands. Les soldats belges du Fort Frédéric en face, se joignent nerveusement à la fusillade. Deux de nos marins sont blessés; le **Brabo**, bien que fortement endommagé, parvient à rallier le port de Doel; le **Tolwacht** va donner sur un haut-fond à deux cents mètres en aval de Doel. Quant au yacht **Restless**, désarmé, il s'échoue sur le banc de Saeftinge où il est pris sous le feu des canons anti-chars allemands, arrivés sur la rive droite; peu après, alors qu'il tente de se dégager à marée haute, un avion allemand le prend pour cible. A bout de forces, le yacht parvient à se réfugier dans le petit port de Doel; les dégâts sont considérables. Cela commence bien!

Les deux cargos, **Java** et **Gorm**, avec leur équipage militaire, ont réussi à descendre l'Escaut, mais à peine en vue de Zeebruges le **Gorm** saute sur une mine et coule. Nos marins sont sauvés in extremis par un remorqueur de l'Etat, également évacué d'Anvers, et, à bord du navire survivant, ils rallient l'Angleterre.

Le 14 mai les blindés allemands passent la Meuse à Yvoir, au sud de Namur, et foncent sur Sedan, Monthermé et Houx, dans le but de couper la retraite aux armées entrées en Belgique. Le 15 mai l'armée des Pays-Bas capitule.

Du 15 au 17 mai l'escadrille d'Anvers est mise à dure contribution; elle participe en effet à l'évacuation des troupes et de tout le matériel militaire transportable vers la rive gauche de l'Escaut. 150 péniches assurent le va-et-vient. Puis, avec le Génie, elle participe au sabordage de tout ce qui flotte et qui pourrait aider l'ennemi à franchir le fleuve. On n'oublie pas l'**Artevelde**, quasi terminé, qui est sabordé sur cale à Hoboken! Le 18 elle reçoit l'ordre de se replier sur la côte, avec ses vedettes; le vieux **Police de la Rade III** est abandonné et sabordé, sa superstructure ne lui permettant pas de passer sous les ponts.

(à suivre)

CPV(hre) J.C. Liénart



<sup>2</sup> On se souvient que le Danemark est tombé sans coup férir le 10 avril 1940 sous les coups de butoir de l'armée allemande.



# Uitzonderlijk eerbetoon aan twee moedige duikers van onze marine

Op 4 december 11. te Brussel, heeft de Britse Stafchef van de Royal Navy, Admiraal Sir Michael Boyce, in aanwezigheid van Admiraal M. Verhulst, persoonlijk de *Royal Humane Society*-onderscheiding overhandigd aan IMR Thierry François (32) en aan MTR Dominique Suski (30) voor hun dappere en levensgevaarlijke redding van een drenkelinge uit de Theems, op 19 juli 1999.

## Man over boord!

Zoals elk jaar, op de zaterdag voorafgaand aan de Nationale Feestdag, defileren de Belgische oud-strijders voor de "Cenotaaf", het graf van de onbekende soldaat in Londen. Deze unieke eer werd aan België verleend door de Britse koning George V in 1935. Voor deze gelegenheid wordt de erewacht traditioneel geleverd door Belgische Marine-eenheden.

Op maandag 19 juli 1999 rond 1 u. 's nachts, waren dus twee 'tripartiteschepen' van onze Marine, de BNS

**Crocus** en **Lobelia**, afgemeerd op de Theems, tussen de London- en de Tower-bridge, 'alongside' het drijvend museum HMS **Belfast**. Opeens zag de roerganger van de **Crocus** een vrouw die zich vastklampte aan de ketting van een fender van de HMS **Belfast** en sloeg onmiddellijk alarm. Man over boord! Meester Suski, de chef-duiker van de **Lobelia**, dook terstond in het snelstromend water tussen de twee schepen terwijl Th. François in allerijl zijn duikerpak aantrok en op zijn beurt het water indook om zijn collega bij te staan. De snelle actie van beide mannen was gevaarlijker dan men zou vermoeden gezien de sterke stroming aldaar op dat ogenblik, die niet alleen de vrouw maar ook henzelf dreigde mee te sleuren. Vanaf de **Crocus** werd een touw naar de twee mannen gegooid waarmee ze de uitgeputte drenkelinge en zichzelf met veel moeite aan boord konden hijsen. De dertigjarige vrouw, ene Sandy Saunders, werd overgebracht naar de **Lobelia** waar de eerste zorgen werden toegediend door Filip Maschaele, de scheepsverpleger van de



IMR Th. François en MTR D. Suski

**Crocus**. Bij aankomst van de politie was de vrouw reeds veilig in dekens gewikkeld; ze werd per ambulance overgebracht naar het Guy's Hospital waar ze later volledig herstelde.

Dat ze jammer genoeg sindsdien geen nieuws meer ontvingen van de op het nippertje geredde *miss* vinden onze twee duikers wel spijtig maar dat ze als eerste Belgen deze prestigieuze onderscheiding kregen, stak hen wel een hart onder de riem. En, op de vraag of ze de volgende keer opnieuw zouden springen, antwoordden ze met een brede lach: "We denken van niet, maar ons hart vreest van wel!..."



Tekst: Saint Bernard du Spuikom  
Foto's: G. Toremans





## ROYAL HUMANE SOCIETY

The Royal Humane Society was first known as "The Institution for immediate relief to persons apparently dead from drowning", and often as "The Society for the recovery of persons apparently drowned". It became "The Humane Society" in 1776 and was granted Royal Patronage and the prefix "Royal" by George III in 1787. The Society was formed at a meeting held on 18<sup>th</sup> April 1774 at the Chapter Coffee House, St Paul's Church-yard in London. Dr. William Haves (1736-1806), then in practice in Thames Street, and Dr. Thomas Cogan (1736-1818) each invited sixteen of their friends, many of whom were said to have been physicians or surgeons practising between Westminster and London Bridge, to assist them in founding an institution. The Lord Mayor of London became the Society's first President.



# A lot more than paint!

*THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS*

**HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.**

**SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1**

**TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79**



# Quand les sous-marins italiens coulaient les navires belges

**L**a mort, le samedi 27 janvier 2001, à Genève, de la princesse Marie-José de Belgique, éphémère reine d'Italie, a ranimé la mémoire des relations italo-belges 1940-1945 et des épisodes ambigus qui les caractérisaient.

En 1940 l'Italie, d'abord neutre, ne tarda pas à associer son destin à l'Allemagne hitlérienne, tout comme en 1914, lorsqu'elle adhéra d'abord à la tripartite conduite par l'empire allemand, avant de rejoindre le camp allié. En 1943, lorsque Benito Mussolini fut chassé du pouvoir et que les armées alliées progressaient vers Rome, le roi Victor-Emmanuel et le maréchal Badoglio renoncèrent au pacte d'acier et embrassèrent la cause alliée.

## Les Belges en France

**A**u lendemain de la capitulation de l'armée belge le 28 mai 1940, le gouvernement belge, qui suivait les tribulations du gouvernement français, décidait de poursuivre la lutte malgré le rembarquement du corps expéditionnaire britannique du général Lord Gort fin mai/début juin à Dunkerque. Le président du conseil français, Paul Reynaud, fut d'autant plus aux abois que le 10 juin l'Italie mussolinienne déclara la guerre à la France, à bout de souffle. Harcelée jusqu'au cœur de son territoire, celle-ci paraissait à la merci de ses voisins alpins. Mais contre toute attente, les divisions alpines françaises du général Olry opposèrent une farouche résistance aux armées du Duce; le chef fasciste en fut fort déçu, car il espérait imiter son ami Hitler en emportant un succès rapide et fracassant. Ce ne fut pas le cas!

Le lieutenant-général Wibier, commandant des Centres belges de recrutement et d'instruction (CRI) en France, estima le moment venu de prêter main-forte aux Français et d'effacer ainsi le pénible souvenir de la rancoeur provoquée au sein de la population d'outre-Quévrain par la capitulation belge; le président Reynaud ayant accablé le roi Léopold et son armée de tous les péchés d'Israël, beaucoup de compatriotes, réfugiés dans les provinces françaises, avaient en effet fait l'objet d'un mauvais accueil ou même de refus d'aide de la part des Français. Le général Wibier voulait ainsi neutraliser les griefs de la "vox populi" en engageant des bataillons belges sur le front franco-italien, notamment dans la vallée du Rhône. Il en avertit le gouvernement belge, alors en déplacement constant. Lorsque le premier ministre Pierlot fut mis au courant de cette initiative, il fit aussitôt savoir au général qu'il la désapprouvait et qu'il fallait éviter de mettre tout contingent belge au service de l'armée française, la Belgique n'étant pas en guerre avec l'Italie. A la suite de cette décision, le général Wibier se trouva d'ailleurs en fort délicate posture.

## La défaite française

**L'**armistice franco-italien fut signé sous la pression allemande et entra en vigueur le 25 juin 1940. Hitler exigea que les deux conventions -l'allemande et l'italienne- fussent signées simultanément. Il en fut ainsi et le vieux maréchal Pétain s'adressa à la nation martyrisée en un émouvant message radiophonique, déclarant notamment que "dix millions de Français, rejoints par un

million et demi de Belges, se sont précipités sur l'arrière de notre front dans des conditions de désordre et d'indiscipline indescriptibles". Il invita les Français à se remettre au travail pour restaurer la patrie meurtrie.

Faute de pouvoir rentrer en Belgique, le gouvernement belge s'établit à Vichy, siège du gouvernement Pétain. Il s'efforça tant bien que mal à résoudre le problème du rapatriement des CRI et des CRAB's; ces derniers réunissaient les jeunes gens appelés intempestivement sous les drapeaux, sans indication aucune quant à leur destination.

## Les Belges en Grande-Bretagne

**L**e 22 octobre 1940, après bien des turpitudes et des hésitations, MM. Pierlot, premier ministre et Spaak, ministre des Affaires Étrangères, arrivèrent enfin à Londres où se trouvaient déjà MM. Gutt, ministre des Finances et De Vleeschauwer, ministre des Colonies. La Grande-Bretagne de Winston Churchill était en guerre contre l'Italie. En Afrique du Nord le maréchal Graziani, parti de Cyrénaïque et de Tripolitaine, s'efforçait de conquérir l'Égypte et de faire son entrée au Caire, tandis qu'en Afrique centrale le duc d'Aoste, prince Amédée de Savoie, menait campagne pour y occuper les colonies britanniques. Dans le nord le maréchal Montgomery refoula victorieusement les italo-allemands à El-Alamein, et en Éthiopie les Belges aidèrent les généraux Platt et Cunningham en infligeant une sévère défaite aux Italiens à Saio, capturant neuf généraux italiens.



## Les drames en mer

Les Italiens n'avaient pas la conscience nette envers les Belges. Dès le 15 octobre 1940, au sud-est des Açores, le cargo Kabalo de la Compagnie maritime belge, en route pour le Congo, fit l'objet d'une sérieuse canonnade de la part du sous-marin italien Cappellini. Ce dernier coula le navire tout en recueillant le capitaine Vogels et 20 hommes d'équipage à son bord. Une mer clémente permit de les débarquer sur l'île de Santa Maria dans les Açores. Mais la marine du Duce, imitant en cela celle du Führer, ne tarda pas à abandonner ses méthodes chevaleresques. Le 20 janvier 1941 une rencontre au large des côtes portugaises prit une toute autre tournure. Le sous-marin italien Marcello attaqua le Portugal, un cargo de 1550 tonnes appartenant à l'armement Deppe. Il le canonna sans rémission! Le navire coula promptement, faisant perdre la vie au capitaine Messiant et à son équipage de 21 hommes. Autre "casus belli": le ca-

boteur Johan du capitaine Van den Wijngaerde fut coulé le 5 septembre 1941 par un sous-marin italien, le Maggiore Baracca, après toutefois que l'équipage eut été en mesure de quitter le navire à bord d'un canot de sauvetage, duquel il fut recueilli par des pêcheurs.

## Sur le plan terrestre

Hormis les opérations du corps d'expéditionnaire Gillaert, lors de la campagne d'Abyssinie, la participation belge à la guerre menée contre l'Italie, se caractérisa par des opérations-commandos du capitaine et futur général Danloy, récemment décédé. Pendant la campagne des alliés sur la péninsule italienne, les patrouilles belges de San Pietro et de Montenero constituèrent une précieuse contribution à la victoire anglo-américaine. Il en fut de même de la participation efficace de nos bérêts verts à l'assaut de la ligne "Gustav" à Tremensuete et Monte Ornito: défendue par des troupes d'élite du fameux stratège allemand,

le Feld-maréchal Kesselring, sa rupture exigea une sanglante bataille.

Par ailleurs, lors du séjour à l'île de Vis en Yougoslavie, nos commandos menèrent, à bord d'embarcations rapides, des opérations amphibies à l'abordage de convois italo-allemands. Ces téméraires coups de main apportèrent entre autres aux alliés de précieux renseignements, et à nos hommes de quoi améliorer l'ordinaire!

*Il est permis de conclure que malgré l'ambiguïté de la situation initiale, les casus belli ne manquèrent pas à la Belgique pour entrer en guerre contre l'Italie du Duce, associée au Reich du Führer. Après l'effondrement du régime fasciste de Mussolini, les relations entre la nouvelle république de Rome et le gouvernement belge se normalisèrent, à la grande satisfaction de la reine éphémère récemment enlevée à l'affection des siens.*

P. Eygenraam



Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



Frank Dierickx Informatica

FDI bvba  
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90  
e-mail frank@fdi.be





# CONTROLLO EFFICIENZA BELLICA – MOST op zijn Italiaans

Na de indienstneming van de 4 Leri-ci-klasse mijnenvegers en 8 Gaeta-klasse mijnenjagers besliste de Stafchef van de Italiaanse Marine om binnen de Mijnenbestrijdingsdienst (COMFORDRAG) een testorganisatie op te richten, gespiegeld aan de Belgisch/Nederlandse MOST.

In april 1995 stuurde de Marina Militare Italiana haar mijnenjager ITS Alghero naar Oostende voor een MOST-trainingssessie en een kennismaking met de MOST organisatie en -werkwijze. Vanaf 1997 ging COMFORDRAG van start met haar Controllo Efficienza Bellica (C.E.B.) in de Marinebasis van La Spezia. Sinds de oprichting heeft de CEB reeds 23 MCMV's getest waaronder een niet-Italiaanse mijnenjager, de Franse FNS Sagittaire.

De Mijnenbestrijdingsdienst (COMFORDRAG) telt ongeveer 800 personeelsleden. De commandant van

de Mijnenbestrijdingsdienst is verantwoordelijk voor:

- MCM-operaties
- Route Survey in de Italiaanse wateren
- SAR-operaties
- MCM-training, zowel de basisopleidingen als de gevorderde cursussen
- Samenwerking met andere nationale organisaties
- Research & Development m.b.t. nieuwe MCM-middelen

COMFORDRAG omvat 2 afdelingen:

- de Mijnenbestrijdingsvloot bestaande uit 2 eskaders, elk met 2 Leri-ci- en 6 Gaeta-klasse MCMV's en het logistieke steun-/commandoschip ITS Alpino
- de Waldienst, bestaande uit 7 departementen

1. Dept. Operaties
2. Dept. Logistiek
3. Dept. Training
4. Dept. C.E.B.
5. Dept. Technische Ondersteuning
6. Dept. Medische Dienst
7. Dept. Algemene Diensten

De Mijnenbestrijdingsdienst is ook verantwoordelijk voor de NBCD Trainingscentra van de Marina Militare, de NAVO MW Testing Range en Nationale Testing Range, beide laatste ook in de regio van La Spezia.

De C.E.B., rechtstreeks ressorterend onder COMFORDRAG, bestaat uit 14 officieren en onderofficieren<sup>1</sup>, elk met een jarenlange ervaring opgedaan aan boord van MCMV's en tijdens walfuncties binnen de verschillende mijnenbestrijdingsdepartementen. Gedurende 2 weken door-

<sup>1</sup> De Director Sea Test, 5 officieren en 8 onderofficieren.



lopen de schepen een intensief oefenprogramma waarbij alle aspecten van de maritieme oorlogsvoering aan bod komen. De activiteiten van de bemanning worden getest aan de hand van een checklist. De CEB-seariders beoordelen de operationele paraatheid en het professionalisme van de bemanningen in alle aspecten per departement, met name:

- Operaties (mijnenjaag-/veegtactieken, communicatie, navigatie, telegestuurde onderwatertuigen)
- Duik- en ontminjingsprocedures
- Zeemanschap en wapens
- NBCD-procedures
- Medische assistentie.

De 2-weken durende operationele CEB-test is ingedeeld in een WPP- (Weekly Practice Program) en een WWP-periode (Weekly War Program).

#### WPP - Periode

De eerste dag van de WPP begint met een Staf Check tijdens dewelke de CEB-seariders bijzondere aandacht schenken aan de interne organisatie van het schip en de algemene staat en netheid van de NBCD-systemen, wapens, mijnenbestrijdingsmiddelen, sensoren en de machinekamer.

In de namiddag gaat het schip op zee voor een reeks zeemanschapsoefe-



ningen zoals "verlaat schip", noodsturing, visuele navigatie en actionmessing. Hierna wordt een Staff Sea Check rapport aan de commandant van het schip overhandigd.

De volgende 4 dagen doorlopen de schepen verschillende scheepsprocedures, zowel op zee als in de haven. De bemanning krijgt een gamma gesimuleerde incidenten te verwerken op de meest onverwachte momenten, zowel bij dag als bij nacht. Incidenten zoals anti-terroristische activiteiten, man-overboord, mijnenjacht- en mijnenveegprocedures, DC-incidenten, technische mankementen, bevoorradiging op zee, vertrek, ankerposten, radarcalibratie, 'blind' navigeren, staan op het programma. Naarmate de week vordert verhogen de CEB-seariders het aantal incidenten en neemt de moeilijkheidsgraad geleidelijk toe.

Op het einde van deze WPP-periode ontvangt de commandant een "progress" rapport waarin de CEB-staf de sterke en zwakke punten van schip en bemanning vermelden.

#### WWP - Periode

Het schip wordt 'gevechtssklaar' gemaakt en zal, met de CEB-seariders aan boord, tijdens de ganse WWP-periode op zee blijven. Van bij het verlaten van La Spezia bevindt de

bemanning zich in een gesimuleerde oorlogssituatie waarbij zij overstelt wordt met alle mogelijke MCM-procedures en -opdrachten en allerlei gesimuleerde incidenten zoals brand, aanvallen door snelboten en helikopters, technische mankementen, schade door aanvaringen en explosies. Tijdens deze periode moeten de bemanningsleden, ondanks de toenemende druk en een verhoging van de stressfactoren, de seariders de indruk geven dat zij een redelijke kans op overleven hebben ondanks al deze calamiteiten.

De CEB-seariders geven meer aandacht aan de manier waarop de bemanning initiatieven neemt en de scenario's interpreteert.

Na terugkeer in de haven bezorgt de CEB-Directeur een gedetailleerd rapport aan de commandant van het schip met beoordelingen over:

- Paraatheid van personeel en materiaal
- Trainingsniveau bij de aanvang van de CEB
- Resultaten behaald tijdens de WPP- en WWP- periodes
- Eindbeoordeling en aanbevelingen.

De Italiaanse Marine heeft al voorgesteld de CEB open te stellen voor het testen van de MCMV's die het





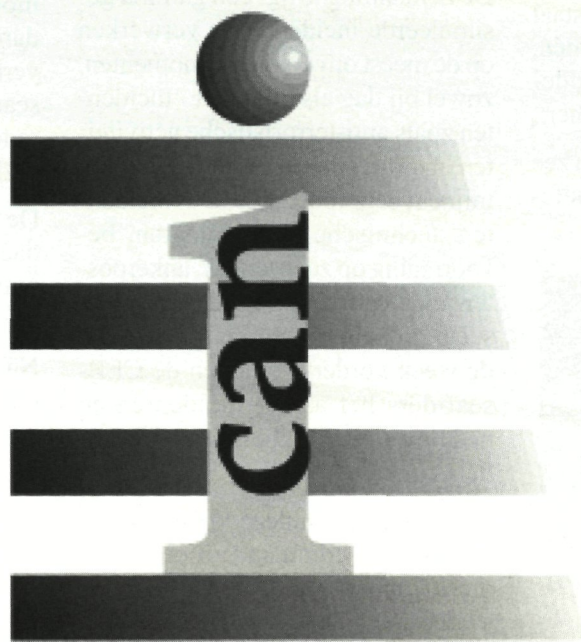


MCMFORMED-eskader zullen ver-voegen. Indien de NAVO dit voor-stel aanvaardt zal de werklust voor de CEB-staf zeker verhogen. In een eerste fase wordt daarom gedacht een aantal "gast"-seariders uit te no-digen. In een later stadium zal het aantal vaste seariders de CEB-staf vervoegen, waaronder MW specia-listen uit andere NAVO-marines.

**Met dank aan:**

CDR. Michele CASSOTTA, IN -  
COMFORDRAG , La Spezia

*Foto's en tekst G.A.H. Toremans*



For more info please do visit our public website: [WWW.ICANGROUP.COM](http://WWW.ICANGROUP.COM)

Or do contact the administrator for Belgium: capt. A. PELS

tel.: 03/560 16 27; fax: 03/560 16 66; E-mail: [admin.belgium@i-cangroup.com](mailto:admin.belgium@i-cangroup.com)



# OOSTENDE VOOR ANKER OSTENDE A L'ANCRE

## Het maritieme voorjaars- evenement bij uitstek!

Gedurende het pinksterweekend, op 24, 25, 26 en 27 mei a.s., zal van 10 uur 's morgens tot bij zons-  
ondergang **Oostende voor Anker-  
En rade d'Ostende** plaatsgrijpen, hét festival van de zee en de zee-  
vaart, van de visserij, de scheeps-  
bouw, de yachting en de maritieme  
tradities. M.a.w. een groot aantal  
allerhande activiteiten die zullen  
plaatsvinden in en rond de dokken -  
de oudste van onze kust!- van een  
havenstad met een rijk maritiem ver-  
leden.

**Uitzonderlijke animaties voor  
allen:** muziek, brocante, tentoon-  
stellingen en demonstraties van  
visserijambachten; scheepsmodel-  
lenwedstrijden; tentoonstellingen  
van boegbeelden, marine-instru-  
menten, allerlei schaalmodellen,  
werken van fotografen en schilders  
van 'windjammers' enz. En voor-  
al niet te vergeten: de grote vloot  
zeilboten afgemeerd in de dokken,  
de dagelijkse regatta's op zee, de  
kraampjes waar je vis en zeevruch-  
ten kan 'degusteren'....

En, ter gelegenheid van deze twee-  
de editie van **Oostende voor An-  
ker-En rade d'Ostende**, een belang-  
rijke première: het Internationaal  
Festival van het Lied en de Muziek  
van de Zee: diverse ensembles van  
internationaal gerenommeerde zan-  
gers en muzikanten zullen u er uit-  
gebreid doen genieten van vissers-  
liederen en shanties uit de meest di-  
verse landen. Kortom, een unieke  
gelegenheid voor alle liefhebbers  
van folksong en meer bepaald van  
zeemansliederen.

Een evenement dat je gewoon niet  
mag missen!



## L'événement maritime pré- estival par excellence!

En effet, au cours du week-end de  
l'Ascension, les 24, 25, 26 et 27  
mai prochains, de 10 heures du ma-  
tin jusqu'après le coucher du soleil,  
**Oostende voor Anker - En rade  
d'Ostende** sera tout à la fois le festi-  
val de la mer et de la navigation, de  
la pêche, de la construction navale,  
du yachting et des traditions mariti-  
mes. Sources d'autant d'activités qui  
se dérouleront autour et dans les bas-  
sins -les plus anciens de notre côte!-  
d'une ville portuaire au riche passé  
maritime.

**D'exceptionnelles animations  
pour tous:** musique, brocantes, ex-  
positions et démonstrations d'artisa-  
nat liées à la pêche; concours de mo-  
délisme; expositions d'objets divers,  
de figures de proue, d'instruments de  
marine, de maquettes en tous gen-  
res, d'oeuvres de photographes et  
peintres de 'windjammers' etc. Sans  
oublier la grande flotte de voiliers  
amarrée dans les bassins, des réga-  
tes quotidiennes de yachts en mer,  
les dégustations de produits de la  
mer, etc.

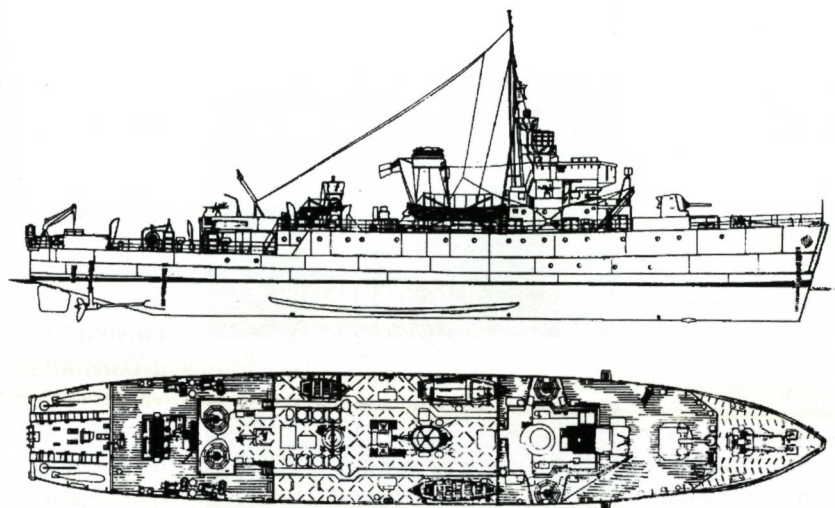
Avec, pour cette seconde édition, une  
grande première: **Oostende voor  
Anker-En rade d'Ostende** 'embar-  
que' cette année le Festival Interna-  
tional de la Chanson et de la Musi-  
que de marine. Grâce aux groupes  
de chanteurs et musiciens de renom-  
mée internationale, vous pourrez  
vous régaler de shanties ou de chants  
et musiques de pêcheurs de tous ho-  
rizons. Une occasion exceptionnel-  
le pour tous les accro's du folk et plus  
particulièrement pour les adeptes du  
genre maritime.

Un événement-phare à ne manquer  
assurément sous aucun prétexte!

*Saint Bernard du Spuikom*



# Les Algérines (III)



Pour suivre la saga des algérines, abordons le système d'armement de ces navires.

## Armement principal

En premier lieu le département "Artillerie": l'algérine possède un canon de 4 pouces 50 (102mm) comme armement principal. Cette pièce à tir rapide placée sur la plage avant, s'appelle "DP\* SINGLE 4 inches 50 CAL" et est montée sur affût MARK 3, soit un simple 102 mm antiaérien et but surface du calibre 50<sup>1</sup>. Les munitions sont du type "encartouché", le projectile est solidaire de la charge de propulsion (la douille). Servants: 8 canonniers, 1 chef de pièce, 3 pourvoyeurs dans la soute et le monte-charges.

Ces pièces d'artillerie sont construites par la société "Vickers Ltd" en Angleterre et par la "FABRIQUE de LOCOMOTIVES de MONTREAL", Province du Québec, Canada.

Les premières algérines sont dotées de pièces de 4"50 CAL sans bouclier. Les raisons en sont purement économiques mais combien préjudiciables pour les servants. Les canonnières devaient tirer sans la moindre protection contre le vent et les embruns par mer agitée cette incohérence sera bien vite réparée, au bénéfice de l'efficacité des tirs<sup>2</sup>.

## Armement secondaire (1942)

Quatre simples "OERLIKON". Une pièce est disposée sur chaque bord à hauteur de la timonerie, et les deux autres pièces sont sur la plate-forme

en arrière de la cheminée, surplombant la plage arrière. Cette arme est fabriquée en Suisse (pays neutre) à l'origine. Le 20 mm est le premier calibre dans l'ordre croissant des calibres de canon.

Cet armement se modifie au cours de la guerre sous-dimensionnées ces pièces seront remplacées par des doubles "OERLIKON" fixés sur un affût à commande hydraulique. Le système de visée se compose d'un gyro-viseur (US, MK 14 Gyro-gun-sight) révolutionnaire pour l'époque, qui facilite et précise le tir contre les avions et autres buts mobiles.

Ce n'est que durant les années 44-45 que les plates-formes de tir des algérines seront renforcées pour recevoir les fameux canons "BOFORS" d'origine suédoise (encore un pays neutre).

\* DP = Dual Purpose = double usage aérien/surface

<sup>1</sup> Dans ce cas, le calibre 50 est le rapport entre la longueur du tube (appelé improprement canon) et le diamètre de l'âme de la bouche à feu, soit 5.10 m (longueur du tube) divisé par 4 pouces (4 x 25.4 mm) = 50

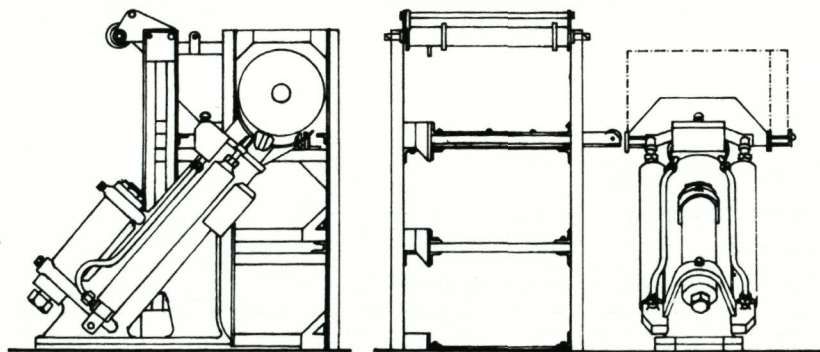
<sup>2</sup> Avant chaque usage du canon les ampoules des mess étaient enlevées car les chocs du recul les faisaient éclater durant les tirs.



Une application particulière pour ce calibre fut mise au point en grand secret par les Américains. Il s'agit d'une fusée pour obus de 40 mm appelée "FUSEE POSSIT" du type "PROXIMITE" ou à "INFLUENCE". Ces obus munis de composants radio ou photovoltaïques provoquent l'explosion de la charge à proximité de la cible. Les "KAMIKAZES" en furent les cibles privilégiées durant la Bataille du Pacifique; notons encore que ces munitions furent utilisées avec succès contre l'infanterie allemande lors de l'offensive "VON RUNDSTEDT" durant l'hiver 1944, en Ardenne.

### Lutte anti-sous-marins

Les commandants des navires disposent de deux types d'armes. Le "HEDGEHOG ANTI SUBMARINE SPIGOT MORTAR", et la bonne vieille grenade appelée "DEPTH CHARGE" (charge de fond) introduite dans la Royal Navy dès 1915.



Le "DEPTH CHARGE EQUIPMENT" (lanceur de charges de fond).

Le "HEDGEHOG" (hérisson) est constitué d'un châssis plate-forme sur lequel sont enfourchées 24 bombes. Dans la queue de chacune d'elles est logée la charge propulsive: la mise à feu est faite par induction électrique commandée par le tireur protégé par un pavois monté sur la partie arrière du dispositif. Ce type d'arme, toujours monté sur la plage avant du navire, est au point de vue tactique d'une redoutable efficacité.

Une équipe de détection "ASDIC" très performante permet au commandant, après un repérage rapide et précis de la cible, de placer correctement son navire en position de tir. C'est dans une assourdissante pétarade que les 24 roquettes s'élancent vers le but tout en décrivant dans le ciel une ellipse afin d'envelopper la cible. Les lanceurs peuvent catapulter les bombes à jusqu'à 350 m du navire. Dès que la première fusée touche le submersible, toutes les autres explosent par effet sympathique. En cas d'échec, les bombes explosent dès qu'elles entrent en contact avec le fond de la mer, en eaux peu profondes bien entendu. Ces explosions provoquent des effets dévastateurs tant au sous-marin qu'au moral de l'équipage. Il existe une version plus petite de cette arme, montée sur des navires du type vedettes ou patrouilleurs côtiers. Ces lanceurs sont équipés de huit bombes nommées "MOUSE TRAP ANTI SUBMARINE SPIGOT MORTARS".

#### Caractéristiques de la bombe

"HEDGEHOG" ou  
"HERISSON"  
Calibre 127 mm  
Fusée à choc  
Poids 26 kg  
Distance de tir 350 m  
D'origine américaine en fonction dès 1943.

La seconde option de lutte sous-marine, est la "DEPTH CHARGE" ou "CHARGE DE FOND". La seule évolution de cette bombe depuis 1915 est la puissance de sa charge explosive; sa forme rappelle celle d'un tonneau dont le centre est pourvu d'une mise à feu par influence hydrostatique. Son poids de 150 kg comprend 134 kg d'un explosif particulièrement destructeur. Sa portée est de 160 m des bords du navire; la profondeur sans lest est de 90 m; avec lestage en béton la bombe peut atteindre une profondeur de 250 m.

Dans la pratique, dès qu'un submersible est repéré, le navire se lance à sa vitesse maximum. Les grenades sont tirées simultanément par les deux lanceurs implantés sur chaque bord du navire à environ 160 m de ses bords. En même temps deux autres charges sont larguées par des rails sur l'arrière du navire. Ces charges qui explosent à 10 mètres du but couleront le submersible.

Le salut du sous-marin est de plonger au plus profond de ses possibilités. Cette action peut causer des dégâts considérables dans ses équipements (fuites de liquides, bris de pièces mécaniques, courts-circuits électriques) entraînant des incendies et des blessures à l'équipage. Ce type de grenadage est épouvantable pour le moral de l'équipage qui est réduit à attendre la fin du contact. La solution la moins suicidaire consiste à faire surface mais alors les escorteurs à l'affût feront usage de leur artillerie.

Le personnel "ARTILLERIE" sur les unités belges était en tout point semblable à celui d'une algérienne de la Royal Navy. Un officier canonnier à la passerelle, un sous-officier chef de pièce au 4"50, un sous-officier canonnier adjoint aux pièces arrière et enfin un sous-officier armurier et son adjoint. Le reste des équipes "pièces" est constitué des matelots de pont, stewards et cuistots. Ce personnel qui englobe les hommes de jour et de quart est formé et régulièrement entraîné à bord.



Dans le cadre de l'armement d'une algérine, il existe encore un peloton de débarquement constitué de trois petites sections commandées par l'officier canonier, auquel seront adjoints trois sous-officiers chefs de section. L'effectif du peloton est prélevé sur l'ensemble de l'équipage toutes spécialités confondues. A cette époque tous les matelots recevaient une formation tactique terrestre durant l'instruction à Ste Croix. Les sous-officiers formés à "l'EC-SO" étaient très bien formés aux interventions d'infanterie. Durant les interventions du peloton, l'équipage continue à assumer les quarts des absents ainsi que les autres services du bord. Les missions du peloton sont très hétéroclites; elles vont d'un simple boarding de contrôle aux défenses de points stratégiques portuaires, de la protection de biens et de personnes à l'aide humanitaire. La "DI-VMAR" n'existait pas à cette époque et cela fonctionnait tout aussi bien.

*P. Latinis*



*Photo: collection J.-C. Vanbostal*

#### **Fiches techniques de l'armement d'une algérine**

4 pouces 50 CAL	
Poids total:	8484 kg
Vo <sup>3</sup> :	800m/sec
Amplitude d'élévation:	+ 80°
Amplitude en dépression:	- 5°
Portée max. en but surface élévation 30°:	12.500 m
Portée efficace ou pratique:	5.500 m
Force du recul:	+/- 16.000 kg
Cadence de tir:	10 à 15 cps/min.
Portée en but aérien obus plus léger:	13.000 m
Poids du projectile standard:	14 kg

#### **Comparaison entre le 4"50 CAL et le 100 mm actuel<sup>4</sup>**

Protection:	bouclier	tourelle fermée
Calibre:	50	55
Elévation:	80°	80°
Poids projectile:	14kg	13.5kg
Vo:	800 m/sec	870 m/sec
Cadence de tir:	10/15 cps/min.	60 cps/min.
But surface:	13.000 m	11.000 m
But aérien:	13.600 m	6 à 8000 m
Poids total:	8484 kg	24500 kg
Servant <sup>5</sup> :	12 pers.	1 avec conduite de tir au radar
Introduction:	1935	1959

#### **OERLIKON**

Calibre:	20 mm
Vo:	835 m/sec
Portée maximum à 45°:	5500m
Portée pratique:	2000 m
Cadence de tir:	800 cps/min
Munitions disposées en chargeur de 60 obus.	

#### **BOFORS 40 mm 60 CAL**

Poids des projectiles:	900 gr
Vo:	830 m/sec
Portée maximum:	10000m
Portée pratique:	3000m
But aérien:	5600m
Cadence:	120 cps/min
Mise en service:	1942.

<sup>3</sup> Vo: Vitesse initiale de l'obus à la bouche.

<sup>4</sup> Ces canons équipent les navires des marines française, portugaise, allemande et belge. Aujourd'hui sur les frégates les obus sont prêts à l'emploi déjà disposés dans des barillets de chargement automatique.

<sup>5</sup> Durant la II<sup>me</sup> Guerre Mondiale à bord du "Prinz Eugen" de la marine allemande, une tourelle double de 203 mm occupait 72 hommes, soit l'équipage d'un MSO dans les années 1950.



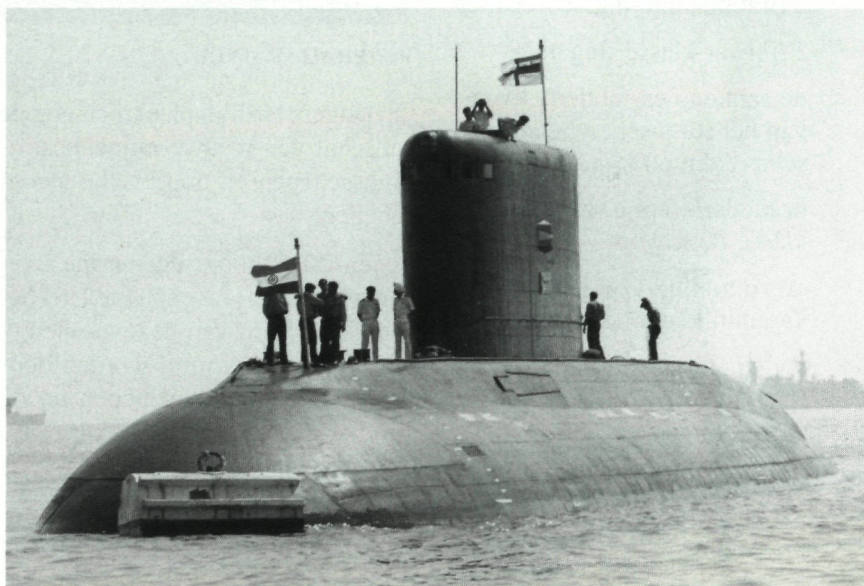
# "BRIDGES of FRIENDSHIP" toont haar moderne Indische Marine

**N**aar aanleiding van de 50<sup>e</sup> verjaardag van de Republiek Indië organiseerde de Indische Marine van 15 tot 19 februari verschillende evenementen in en rond Mumbai.

24 oorlogsbodems uit 18 landen voegden 54 Indische marineschepen voor de "Gateway of India". Hoogtepunt van dit 5-daags mega-evenement was de "Bridges of Friendship" vlootparade op 17 februari. Aan boord van het presidentiële jacht INS Sukanya, geëscorteerd door de INS Suvarna en de mijnenveger INS Pondicherry, schouwden de Stafchef van de Indische Marine, Admiraal Sushil Kumar, samen met de President van Indië, Shri K.R. Narayanan, en marinestafchefs uit 16 landen, de 67 voor anker liggende schepen. Bij het einde van de 'statische parade' passeerden 10 Veer- en Abhay-klasse snelboten met een snelheid van 18 knopen de INS Sukanya en haar escorte. De vlootparade werd besloten met een fly-past van 60 marinevliegtuigen en -helikopters.



INS MUMBAI (INDIA)



INS SINDHUSHAstra (INDIA)

Onder deze schepen waren enkele van de meest recente aanwinsten van de Indische Marine, namelijk de destroyer INS Mumbai, het fregat INS Brahmaputra, het korvet INS Kirch en het logistieke steunschip INS Aditya.

Tevens richtte de Staf van de Marine een seminarie in rond het thema "Maritime Powers in the 21st Century" in het Taj Mahal Hotel in Mumbai. Gastsprekers waren Professor Geoffrey Till, Dr. Thomas Barnett, Vice-Adm (Retd) P.S. Das, Shri N. Dixit en defensiespecialist Bharat Karnad. Sinds enkele jaren geeft de regering eindelijk meer aandacht aan de marine. Dit is voornamelijk te wijten aan de toenemende strategische belangrijkheid van de Perzische Golf, de uitbouw van de Pakistaanse Marine en de groeiende aanwezigheid van de Chinese marineschepen in de Indische Oceaan. Het bud-

get van de marine steeg vorig jaar met 163 miljoen US\$, waardoor het totale marinebudget op 939 miljoen US\$ kwam.

Momenteel telt de Indische marine 154 schepen: 18 duikboten, 1 vliegdekschip, 8 destroyers, 11 fregatten, 28 korvetten, 13 snelboten, 13 onderzoeksschepen, 20 amfibische schepen, 18 mijnenbestrijdingsschepen, 4 opleidingsschepen en 20 steunschepen.

De eerstvolgende jaren zullen ongeveer een 50-tal schepen uit dienst genomen worden terwijl een 20-tal nieuwe de vloot zullen vervoegen. In 2000 nam de marine reeds 10 nieuwe schepen in dienst: de Kilo-klasse duikboot INS Sindhushastra, de destroyer INS Mumbai, het fregat INS Brahmaputra, de korvetten INS Kirch en INS Prahar, 2 Super Dvora-klasse snelboten, 2 oceanografische onderzoeksschepen, INS Dars-



hak en INS Sarveskhak, en het logistieke steunschip INS Aditya.

Andere projecten van de vlootvernieuwing omvatten de bouw van:

- 2 Air Defence vliegdekschepen
- het Advanced Technology Vessel Project (nieuw type nucleaire duikboten)
- 12 Project-75 aanvalsdubbelbuiters
- 3 Project-17 fregatten
- 2 Brahmaputra-klasse fregatten
- 3 Talwar-klasse fregatten
- de aankoop en modernisering van het Russische vliegdekschip Admiral Gorshkov
- de modernisering van 2 Kashin-klasse destroyers
- de voltooiing van de Kora- en Tarantul-klasse korvetten
- de voltooiing van Super DVO-RA snelboten.



INS PRAHAR (INDIA)

Op langere termijn plant men nog de aanschaf van nieuwe mijnenbestrijdingsschepen en amfibische steunschepen.

Tegen 2010 hoopt de marine over een vloot van 125 schepen te beschikken. Kern van deze vernieuwde vloot zal gevormd worden door de 2 ADS-vliegdekschepen en de

bijbehorende escorteschepen, een onderzeesvloot van 30 duikboten, en een aantal mijnenbestrijdings-eenheden, logistieke steunschepen en amfibische landingsschepen.

*Tekst en foto's: G.A.H. Toremans*



## MULTI n.v.

### Scheepsbouwkundig Studiebureau

Engineering . Planning  
Budgettering . Berekeningen  
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:  
**Autocad, Microstation, Nupas.**

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse  
Tel. 0032 (0)3 710.58.10  
Fax 0032 (0)3 710 58 11  
E-mail: [info@multi.be](mailto:info@multi.be)  
Website: [www.multi.be](http://www.multi.be)



## Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist  
Votre spécialiste Turbo  
Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**MITSUBISHI**

Turbo's Hoet P & R N.V.  
Bruggesteeweg 145  
B - 8830 Hoogdele  
**België**  
Tel.: 051-25.24.36  
Fax.: 051-20.05.07



# Info Marine

## Galabal van de Marine - Bal de Gala de la Marine

### Ambiance verzekerd dankzij de Bobby Setter Band

Het galabal van de Marine, dat heeft plaatsgehad in het Casino Kursaal te Oostende op 4 februari jl., werd zoals gebruikelijk ingericht ten voordele van het Hulpbetoon in de Marine. Geen vedette-zanger dit jaar, maar wel een perfecte ambiance verzekerd door een orkest zonder weerga: de "Bobby Setter Band".

De 950 aanwezigen zullen hun deelname aan dit bal, dat geopend werd door admiraal Verhulst en zijn echtgenote, zeker niet betreurd hebben; nooit kende de danspiste zulke bezettingsgraad!

Om middernacht, bij het aankondigen van de tombola, maakte Kapitein-ter-zee (R) Boden, voorzitter van het inrichtend comité, van de gelegenheid gebruik om alle vrijwilligers die zich met hart en ziel voor dit bal hebben ingezet te danken, des te meer daar zij slechts over één dag -ipv. de 4 voorziene dagen- beschikten om de zaal tip top in orde te brengen.

Om de avond af te sluiten konden wij eens te meer rekenen op disc-jockey "Studio Barcka" die op zijn typische manier de zaal Monroe bezielde. Het was 5 uur in de morgen voor de laatste dansers het Casino verlieten...

### Une ambiance assurée par le Bobby Setter Band

Le bal de gala de la Marine, qui se tenait le 4 février au Casino Kursaal d'Ostende, est traditionnellement organisé au profit du Fonds d'Entraide de la Marine. Pas de chanteur vedette cette année, mais une excellente ambiance musicale était assurée par un orchestre hors pair: le "Bobby Setter Band".

Les 950 participants à ce bal, ouvert par l'Amiral Verhulst et son épouse, ne regrettèrent pas d'avoir rejoint le casino. La piste connut un taux d'occupation jamais égalé lors des précédentes éditions.

L'annonce de la tombola à minuit fut également l'occasion pour le Capitaine de vaisseau (R) Boden, président du comité du Bal, de remercier les volontaires s'étant impliqués dans l'organisation, une organisation rendue d'autant plus difficile que l'équipe de montage n'a obtenu qu'une seule journée (à la place des 4 prévues) afin de préparer la salle.

Pour clôturer la soirée, nous pouvions à nouveau compter sur le disc-jockey "Studio Barcka" qui électrisa la salle Monroe, les derniers participants quittant le casino vers 5 heures du matin.





## Info Marine



Twee dames, Nadine Van Steenkiste en Karien De Deyne, door Divisieadmiraal Verhulst, Stafchef van de Marine, gehuldigd voor hun toewijding bij het organiseren van hun 25ste opeenvolgende bal.

Deux dames, Nadine Van Steenkiste et Karien De Deyne, mises à l'honneur par l'Amiral de division M. Verhulst, chef d'Etat-major de la Marine pour leur dévouement dans l'organisation de leur 25<sup>ème</sup> bal consécutif.

Zoals gewoonlijk kende de tombola een groot succes.

La tombola remporte toujours un franc succès.



*Foto's/ photos: P. Hornez*



### Klapasbak - Cendrier à clapet (6,5 cm)

Ref: REN 00197

Prijs - prix: 150,-BEF

Portokosten - frais de port: 50,-BEF

Op rekening/sur le compte

**473-6090311-30**

**Neptunus**

**PB 17**

**8400 Oostende**



### BEVELSOVERDRACHTEN - REMISES DE COMMANDEMENT

#### M915 ASTER

Het bevel over de M915 **Aster** werd door 1LV M. Iserentant overgedragen aan LTZ D Gekiere. De plechtigheid had plaats te Zeebrugge op 4 december 11. in aanwezigheid van Flottielje admiraal Jacques Rosiers, Commandant Marineoperaties. De inhuldiging van de nieuwe gezagvoerder gebeurde door Korvetkapitein C. Schaevebeke (DIRNAVOPSZEB).

Le commandement du **M915 Aster** a été remis par le 1LV M. Iserentant au LTZ D. Gekiere. La cérémonie s'est déroulée à Zeebruges le 4 décembre 2000, en présence de l'Amiral de flottille Jacques Rosiers, Commandant des Opérations Navales. C'est le Capitaine de Corvette Schaevebeke (DIRNAVOPSZEB) qui intronisa le nouveau commandant.

#### M923 NARCIS

Op 12 december 2000 had de bevelsoverdracht plaats van de M923 **Narcis**. Hier was het Luitenant-ter-zee 1<sup>ste</sup> klasse Ward De Grieve die de fakkel overdroeg aan Luitenant-ter-zee Philippe Warnauts tijdens de wapenschouwing op de kaai van de Marinebasis te Zeebrugge.

De inhuldigingsrede werd eveneens uitgesproken door DIRNAVOPSZEB, onder het waakzaam oog van Flottielje admiraal J. Rosiers (COMOPSNV).

Le 12 décembre 2000 se tenait la remise de commandement du **M923 Narcis**. Ici c'est Lieutenant de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Ward De Grieve qui passa le relais au Lieutenant de vaisseau Philippe Warnauts au cours de la prise d'armes sur le quai de la Base Navale de Zeebruges.

Une investiture également prononcée par DIRNAVOPSZEB sous l'œil attentif de l'Amiral de flottille Rosiers (COMOPSNV).



Comopsnav schouwt de bemanning. Van links naar rechts Korvetkapitein Schaevebeke DIRNAVOPSZEB, Luitenant-ter-zee 1<sup>ste</sup> klasse W. De Grieve, uittredend gezagvoerder en Flottieljeadmiraal Rosiers, COMOPSNV.

Comopsnav passe l'équipage en revue. De gauche à droite: le Capitaine le Corvette Schaevebeke DIRNAVOPSZEB, le commandant sortant, le Lieutenant de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Ward De Grieve et l'Amiral de flottille Rosiers, COMOPSNV.



## Info Marine

### A963 STERN



Foto/photo: J. Camps

Sedert 9 januari ll. staat onze multifunctionele eenheid **Stern** onder het bevel van Luitenant-ter-zee 1<sup>ste</sup> klasse Alex Defays, die het bevel overnam van Luitenant-ter-zee 1<sup>ste</sup> klasse Serge Ots.

Depuis le 9 janvier, notre navire multifonctionnel **Stern** est commandé par le Lieutenant de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Alex Defays qui succède au Lieutenant de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Serge Ots.

#### Sport: een 6de opeenvolgende titel voor Annick Brackx in mountain bike

Kwartiermeester-chef Annick Brackx is voorwaar niet te stuiten. Voor de 6de opeenvolgende maal is ze Belgisch kampioen mountain bike geworden, nadat ze 38 kilometer op kop gereden had.

Annick Brackx: de overwinningsdrang



#### Sport: un 6<sup>ème</sup> titre consécutif pour Annick Brackx en mountain bike

La Quartier-maître chef Annick Brackx est décidément imbattable. Elle vient de remporter pour la 6<sup>ème</sup> fois le championnat de Belgique de mountain bike et ce après avoir parcouru 38 kilomètres en tête de la course.

Annick Brackx: la rage de vaincre

Foto/photo: P. Hornez



## Info Marine

### De nieuwe rekruten van de Marine opgeleid bij de kaki's

Sedert februari worden de vrijwilligers van de Marine opgeleid te Leopoldsburg (nederlandstaligen) en te Marche-en-Famenne (franstaligen.) Doelstelling: eenzelfde opleiding verstrekken aan alle vrijwilligers, ongeacht het wapen waartoe zij behoren.

Keerzijde van de medaille is echter dat de kazerne LTZ Victor Billet te St-Kruis verder leegloopt en aldus haar bestemming als opleidingscentrum verliest; vanaf 2002 zullen inderdaad de BM kandidaten dezelfde weg opgaan. Hiermee gaat ook een waaier aan maritieme tradities verloren voor de jonge rekrute. Na een 8 weken durende opleiding zal hij zeker een goed militair zijn; maar ook een goed matroos?

Eén (magere) troost: de kandidaten zullen de lessen in hun marine-uniform mogen volgen (maar op het oefenterrein zullen ze wel een kaki uniform dragen).



Luchtmacht en Marine broederlijk naast mekaar te Marche-en-Famenne. Rechts op de foto matroos Nicolas Derock.

Force Aérienne et Marine côte à côte à Marche-en-Famenne. A droite le matelot Nicolas Derock.

### Les nouvelles recrues de la Marine formés chez les kakis

Depuis février, la formation des volontaires de la Marine se fait à Marche-en-Famenne (francophones) et à Bourg-Léopold (néerlandophones). Le but: donner la même formation de base à tous les volontaires toutes forces confondues.

Le revers de la médaille: la caserne LTZ Billet de Sainte-Croix qui se désertifie encore un peu plus et perd du même coup sa vocation de centre de formation primaire, les candidats BM suivront en effet dès 2002 le même chemin. C'est également un pan de traditions maritimes que le jeune n'aura plus à la base. Après 8 semaines de formation, il sera devenu un bon militaire, fera-t-il pour autant un bon marin?

Une consolation cependant: nos candidats marins pourront garder leur uniforme lors des cours (pour les exercices sur le terrain, c'est le kaki qu'ils porteront).

Foto/photo:  
*L'Avenir du Luxembourg*

### Hulpbetoon in de Marine: uw giften bewijzen dat u ons een warm hart toedraagt

Nieuwe giften werden op de rekening van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine gestort, waarvoor onze welgemeende dank:

Gift Maurice Michielsens: 5.000,- BEF

Gift Lenteconcert Provincie Antwerpen: 200.000,- BEF.

### Entraide de la Marine: vos dons nous font chaud au cœur

De nouveaux dons sont parvenus à la trésorerie de l'Association d'Entraide de la Marine qui tient ici à remercier les donateurs.

Don Maurice Michielsens: 5.000,- BEF

Don concert Province d'Anvers: 200.000,- BEF.

Foto/photo: S. Gryson



Flottieljeadmiraal J. Rosiers bedankt de heer Michielsens ter gelegenheid van de Nieuwjaarsreceptie op de basis te Zeebrugge

Monsieur Michielsens remercié par l'Amiral de flottille J. Rosiers lors de la réception de Nouvel An à la base navale de Zeebruges.



### 25 jaar vrouwelijk personeel bij de Strijdkrachten

**D**e algemene vergadering van het vrouwelijk personeel van Defensie op 13 november 2000 had tot doelstelling adviezen en suggesties te verzamelen in verband met de verbetering van de kwaliteit van het beroepsleven in de schoot van de Krijgsmachten.

Op een forum, georganiseerd op 21 december in het Congressenpaleis te Brussel ter gelegenheid van 25 jaar vrouwelijke aanwezigheid in de Strijdkrachten, werd, samen met deskundigen terzake, dieper ingegaan op de noden van het personeel van Defensie. Dit forum had plaats onder de hoge bescherming van HKH Prinses Astrid, luitenant-kolonel bij de Medische Dienst. In de loop van de voormiddag werd het woord gevoerd door Mevrouw Laurette Onkelinckx, Minister van Arbeid, de heer André Flahaut, Minister van Defensie, en Vice-admiraal Willy Herteleer, Stafchef van de Strijdkrachten. 's Namiddags kwamen tijdens een colloquium volgende thema's aan bod: integratie en gelijke kansenbeleid, levenskwaliteit en onderlinge relaties.

Op een tweede algemene vergadering, op 20 maart jl. in Auditorium 2000 in het Heizelpaleis, werden de eerste concrete maatregelen aangekondigd; daaruit bleek overigens dat de meeste van de voorstellen ook betrekking hadden op het mannelijk personeel.

### Een nieuwe Website voor Heliflight

**D**it jaar is het 30 jaar geleden dat de Sikorsky HSS-1 toestellen van de Marine vervangen werden door drie Alouette III toestellen. De eerste twee, met call sign OTZPA en OTZPB, werden door de Heliflight in gebruik genomen op 12 maart 1971.

De laatste, met roepnaam OTZPC kwam toe te Koksijde op 27 april van dat zelfde jaar. Ter gelegenheid van deze speciale verjaardag hebben twee burgers, Lambert Derenette, ex-militair, en Davy Tourlouse, beiden gepassioneerd door de militaire luchtvaart, een website ontworpen over de Heliflight van de Marine. Deze website staat sinds 1 januari op het net en werd op 12 januari officieel overhandigd aan de commandant van deze eenheid.

De Heliflight van de Marine, soms ook wel de Navyflight genoemd, is een kleine maar zeer dynamische eenheid, gestationeerd op de Luchtmachtbasis Koksijde. Eigenlijk vormt zij een onderdeel van het reeds befaamde 40 Smd Heli. Met een personeelsbestand

### 25 ans de présence féminine au sein des Forces Armées

**L'**assemblée générale du personnel féminin de la défense, le 13 novembre 2000, avait pour but de recueillir des avis et suggestions quant à l'amélioration de la qualité de la vie professionnelle au sein des Forces Armées.

Le 21 décembre au Palais du Congrès à Bruxelles, un colloque organisé à l'occasion des 25 ans de présence des femmes militaires dans les Forces Armées a permis d'approfondir en compagnie d'experts, les sujets qui préoccupaient le plus le personnel de la Défense. Ce forum était organisé sous le patronage de Son Altesse Royale, la Princesse Astrid, qui porte le grade de Lieutenant-colonel du Service Médical. Durant la matinée, le Ministre de la Défense, Monsieur André Flahaut, la Vice-première ministre et ministre de l'Emploi et du Travail, Madame Laurette Onkelinckx et le Chef d'Etat-Major des Forces Armées, le Vice-amiral Willy Herteleer ont pris la parole. L'après-midi, un débat fut organisé sur les thèmes suivants: l'intégration et l'égalité des chances, la qualité de vie et les relations mutuelles.

Une deuxième assemblée générale eut lieu le 20 mars 2001 à l'auditorium 2000 du Heysel et les premières mesures concrètes furent annoncées, il apparaît que la plupart de ces propositions concernent également le personnel masculin.

### Un nouveau Webside pour l'Heliflight

**I**l y a exactement trente ans que les Sikorsky HSS-1 de la Marine ont été remplacés par trois Alouettes du type III. Les deux premiers appareils, au indicatif d'appel OTZPA et OTZPB, furent mis en service par l'Heliflight le 12 mars 1971.

Le dernier -indicatif OTZPC- arriva à Coxyde le 27 avril de la même année. A l'occasion de cet anniversaire spécial deux civils, Lambert Derenette ancien militaire et Davy Tourlouse, l'un et l'autre des fervents de l'aviation militaire, ont créé un website concernant l'Heliflight de la Marine. Ce website est accessible depuis le 1er janvier dernier et fut remis officiellement au commandant de l'unité le 12 janvier suivant.

L'Heliflight de la Marine, également connu sous le nom de Navyflight, est une unité petite de taille mais très dynamique; elle est stationnée à la base militaire aérienne de Coxyde. En fait elle fait partie du réputé 40 Smd Heli. Composé d'une équipe de 21 personnes, ce



## Info Marine

van 21 man staat deze flight in voor de haar opgelegde operationele taken en voor het onderhoud van drie Alouette III- toestellen.

Haar hoofdopdracht is logistieke steun te leveren aan de vloot. Gedurende 6 tot 8 maanden per jaar is er één, of zijn er zelfs twee van de drie helikopters ingescheept aan boord **BNS Godetia**, het steunschip van de Belgische Marine en sinds enkele jaren eveneens aan boord van een bevoorradingschip of een fregat van het Belgisch-Nederlands eskader. Elk jaar wordt er een vluchteenheid van de Heliflight van de Marine ingezet op één van de zeven wereldzeeën tijdens één of meerdere internationale oefeningen.

In het verleden heeft ze deelgenomen aan verschillende militaire of humanitaire operaties:

flight a la responsabilité des missions opérationnelles qui lui incombent, ainsi que de l'entretien des trois Alouettes.

Sa principale mission consiste dans le soutien logistique à la flotte. Chaque année, durant une période de 6 à 8 mois, un ou deux hélicoptères sont embarqués à bord du **BNS Godetia**, le navire logistique de la Marine belge et ces dernières années, à bord d'un navire de ravitaillement ou d'une frégate de l'escadre belgo-néerlandaise. Chaque année un de nos hélicoptères est présent quelque part dans le monde, à l'occasion d'un ou de plusieurs exercices internationaux.

Dans le passé l'Heliflight a participé à diverses opérations militaires ou humanitaires:



Foto/photo: P. Hornez

- operatie "Green Apple" te Kitona in 1979
- gedurende het conflict in de Perzische Golf in 1987-88
- tijdens de Golfoorlog in 1990-91
- in Somalië in 1993
- vorig jaar op het eiland Enggano na de aardbeving op Sumatra

Tevens wordt ter gelegenheid van deze verjaardag een teken- en ontwerpwedstrijd georganiseerd om het verjaardagsfeest, dat zal plaats hebben begin mei van dit jaar, wat extra kleur te geven.

Indien U meer over deze eenheid en/of wedstrijd wenst te weten te komen of een kijkje wil nemen in het uitgebreide fotoalbum, surf dan naar:

- opération "Green Apple" à Kitona en 1979
- conflit dans le Golfe Persique en 1987-88
- la guerre du Golfe en 1990-91
- Somalie en 1993
- île d'Enggano en 2000 (tremblement de terre à Sumatra).

Afin de marquer plus spécialement la célébration de cet anniversaire, qui aura lieu début mai, un concours de dessin est organisé.

Pour tous renseignements complémentaires au sujet du Flight et/ou du concours de dessin, ou pour jeter un coup d'oeil sur le vaste album photographique, surfez sur:

[www.heliflight-marine.be.tf](http://www.heliflight-marine.be.tf)



### Geen nieuwe "Officiële Schilders van de Belgische Marine"

In maart hebben de Schilders van de Marine hun werken tentoongesteld in de voormalige abdij van Dieleghem te Jette. Zij maakten van de gelegenheid gebruik om een jury, onder het voorzitterschap van Divisieadmiraal M. Verhulst, samen te stellen met de opdracht tussen de diverse kandidaten de nieuwe "Officiële Schilders van de Belgische Marine" aan te duiden. De beraadslaging had plaats op 14 maart, juist vóór de officiële opening van de tentoonstelling.

Helaas! Van de acht kandidaten die elk vijf werken moesten voordragen, werd geen enkele weerhouden. Wel was er een troostprijs voor drie onder hen die mogen 'herkansen' ter gelegenheid van de volgende bijeenkomst van de jury.

Wij vernemen overigens dat aan de Schilders van de Marine toestemming werd verleend om in te schepen op de eenheden van de Marine om er te schilderen.

Overzicht van de eerstkomende tentoonstellingen door de marine schilders:

**Parijs:** SALON DE LA MARINE: Palais du Trocadero van 30 mei tot 19 september. Een tiental kunstenaars, houders van de titel "Officiële Schilder van de Belgische Marine" nemen deel aan dit salon op uitnodiging van hun Franse Confraters.

**Oostende:** OOSTENDE VOOR ANKER van 24 tot 27 mei, Tentoonstelling van de Belgische Marine.

**Antwerpen:** CUTTY SARK RACE, van 5 tot en met 8 juli - Tentoonstelling in het container boulevard, Kattendijkdok, Westkade.

Meer informatie op volgend adres:

De Belgische Marineschilders v.z.w. - Les Peintres Officiels de la Marine a.s.b.l.

Bakkerstraat 45 - 2140 Antwerpen.

tel/fax: 03/271.09.71

e.mail: bob.debruycker@antwerpen.be

website: [www.belgamarine-painters.com](http://www.belgamarine-painters.com)

### Pas de nouveaux "Peintres Officiels de la Marine belge"

En mars, les Peintres Officiels de la Marine ont présenté leurs œuvres à la demeure abbatiale de Dieleghem à Jette. Les Peintres avaient profité de l'occasion pour réunir un jury, sous la présidence de l'Amiral de division M. Verhulst, afin de désigner, parmi les candidats, les nouveaux "Peintres Officiels de la Marine belge". La délibération eut lieu le 14 mars un peu avant le vernissage officiel de l'exposition.

Hélas, sur les 8 candidats qui devaient chacun présenter 5 de leurs oeuvres, aucun n'a été retenu. Une consolation cependant pour 3 d'entre eux qui pourront se représenter lors de la prochaine réunion du jury.

Les Peintres de la Marine nous apprennent également qu'ils ont obtenu l'autorisation d'embarquer à bord des navires de la Marine pour exercer leur art.

Aperçu des prochaines expositions des Peintres de Marine:

**Paris:** SALON DE LA MARINE: Palais du Trocadero du 30 mai au 19 septembre. A l'invitation de leurs collègues français, une dizaine d'artistes, tous porteurs du titre "Peintre Officiel de la Marine belge", prendront part à ce salon

**Oostende:** OSTENDE A L'ANCRE du 24 au 27 mai. Une exposition en collaboration avec la Marine belge.

**Anvers:** CUTTY SARK TALL SHIPS' RACE du 5 au 8 juillet - Exposition au "boulevard des containers" Kattendijkdok, quai ouest.

Pour plus d'informations:



Les peintres de la Marine à Jette entourant l'Amiral de division M. Verhulst.

Photo: P. Hornez



# 17 et 18 mars 2001: une escale de la Marine à l'abbaye de la Paix-Dieu (Jehay)



La prévente du timbre Zénobe Gramme était l'occasion unique d'opérer une synergie entre 4 éléments:

- la commémoration du centenaire de la disparition de Zénobe Gramme, inventeur de la dynamo industrielle;
- la présence d'une exposition de la Marine à Amay;
- la parution d'un timbre-poste ayant pour sujet Zénobe Gramme et dont la prévente avait été confiée conjointement aux clubs le Postillon d'Amay et Nautica de Bruges;
- et "last but not least" l'ouverture au public, et ce pour la première fois, de l'endroit prestigieux qu'est la Paix-Dieu de Jehay, une abbaye cistercienne entièrement restaurée par la Région Wallonne avec le soutien de son ex-Président et actuel bourgmestre, Mr Collignon.

Lors de la réception d'ouverture orchestrée par Mr A. Henrot, Président du Club Philatélique d'Amay, l'Amiral de division M. Verhulst, chef d'Etat-major de la Marine et le bourgmestre d'Amay, Mr R. Collignon, ont marqué par leur présence la portée de l'événement. Le discours prononcé par l'Amiral Verhulst soulignait bien l'importance que voue la Marine à faire connaître Zénobe Gramme de par le monde par l'entremise des escales de son voilier portant le nom de l'illustre électricien, tandis que Mr Collignon insistait sur la richesse des collections thématiques exposées.

A noter la présence remarquée, à l'invitation du Capitaine de frégate Maryse Van Bussel, Commandant du Service des Relations Publiques de la Marine, de l'actuel et des anciens commandants du Zénobe Gramme.

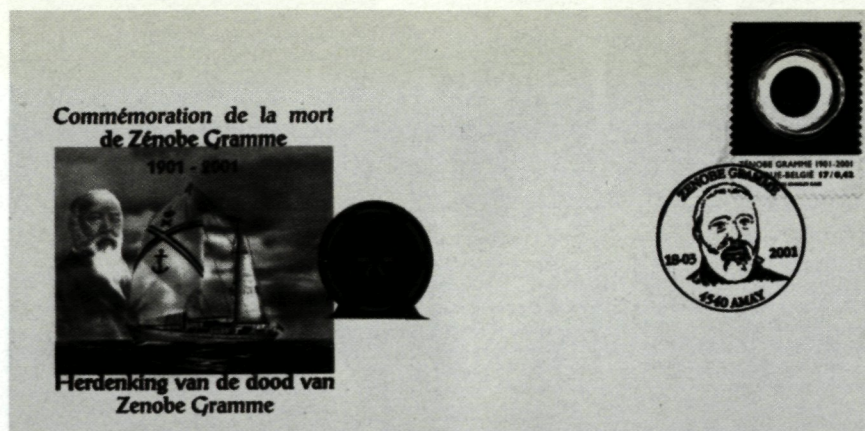
Et le public ne s'est pas fait attendre, des centaines de personnes ont défilé tout le week-end, profitant de l'aspect didactique de l'expo Marine et des collections des philatélistes de la Marine. Les visiteurs se montrèrent très intéressés par l'événement Marine dans leur hameau, la plupart apprenant l'existence d'un voilier colportant le nom de leur héros local autour du globe.

Au niveau philatélie, les membres de Nautica présentaient 5 grandes collections thématiques, des mines de renseignements historiques pour le visiteur:

- Mr Jacques Huys (Courcelles) a rassemblé plusieurs centaines de

plis du A958 Zénobe Gramme et nous retraçait les voyages de notre voilier depuis son lancement en 1961. Tous ces plis ayant été envoyés du navire par des membres d'équipage, soit à destination de leur famille, soit vers des collectionneurs. Une première qui cadrerait avec l'événement;

- Monsieur Karel Cleerbout (Gand) avait opéré une sélection de plis de la Marine belge afin de faire connaître, par les marques postales, les différents navires de notre flotte;
- Madame Elvire Cleerbout (Bruxelles) proposait une superbe collection de plis de l'USS Asiatic Fleet, des plis des navires américains impliqués dans cette flotte durant la seconde guerre mondiale;
- une collection de documents retraçant l'épopée de la Red Star



Un souvenir philatélique fut également réalisé pour l'occasion. Il peut toujours être commandé en versant 80Fr par enveloppe + 35 Fr de frais de port sur le compte 850-8988635-31 de Nautica PB20 8310 BRUGGE.



Line était présentée par Mr Luc De Blieck (Damme);

- l'auteur du présent article (Bruges) et sa collection "Hissez le périscope", nous contait par la marcophilie, la philatélie et la cartophilie, l'histoire de l'évolution du sous-marin.

## NAUTICA

**C**réée en 1981, Nautica est une association dont le but est d'entretenir des contacts avec les collectionneurs de tous pays s'intéressant au thème de la navigation.

Les collections maritimes réalisées par les membres sont très diversifiées: timbres, marcophilie navale (étude des marques postales), cartes postales, télécartes, livres, médailles, bandes de képis, briquets à essence, autocollants, uniformes....

Les adhérents reçoivent une revue trimestrielle et peuvent également participer aux expositions, aux ventes publiques et aux réunions d'échanges.

Nautica compte à ce jour plus de 300 membres en règle de cotisation dont 30 français, 7 allemands, 3 néerlandais,



Une rencontre insolite devant la maison où naquit Zénobe Gramme. De gauche à droite, Mr Henrot, Président du club philatélique le Postillon, Madame Paquay, actuelle propriétaire et J-C Vanbostal, Président du club philatélique de la Marine Nautica.

*Photo Monique Demeyer*

dais, 1 espagnol, 1 italien, 1 polonais et 1 roumain. Chaque année cette internationalisation s'intensifie et les affiliés belges se retrouvent à présent en nombre dans chaque province.

Il est évident que pour attirer de nouveaux collectionneurs le comité ne manque pas d'imagination.

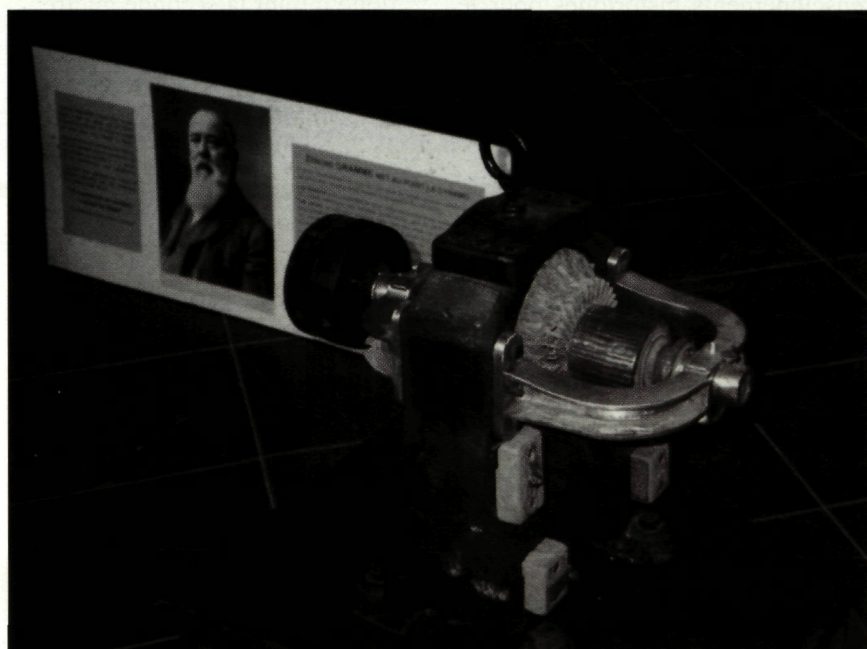
Organisateur de la prévente des timbres "Voiliers" à Zeebruges en 1995, Nautica a su se créer une réputation

internationale. Les milliers de visiteurs de la "Cutty Sark Tall Ship Race" ont fait "escale" au stand du club afin d'y acquérir les timbres et les souvenirs philatéliques réalisés à cette occasion. Car Nautica réalise pour chaque événement philatélique à caractère maritime, un ensemble varié de souvenirs philatéliques de qualité.

L'association s'est également lancée depuis 1996 dans la réalisation de télécartes privées afin de faire connaître notre Marine Militaire au grand public. Résultat: 10 télécartes éditées à ce jour et représentant toutes des navires de la Marine.

Bien que la dispersion géographique des adhérents ne leur permet pas de se retrouver chaque semaine, deux réunions annuelles sont cependant organisées: une en février à la Base Navale de Zeebruges et une en octobre au "Marineclub" d'Ostende. Cette dernière donnant droit à une tombola gratuite.

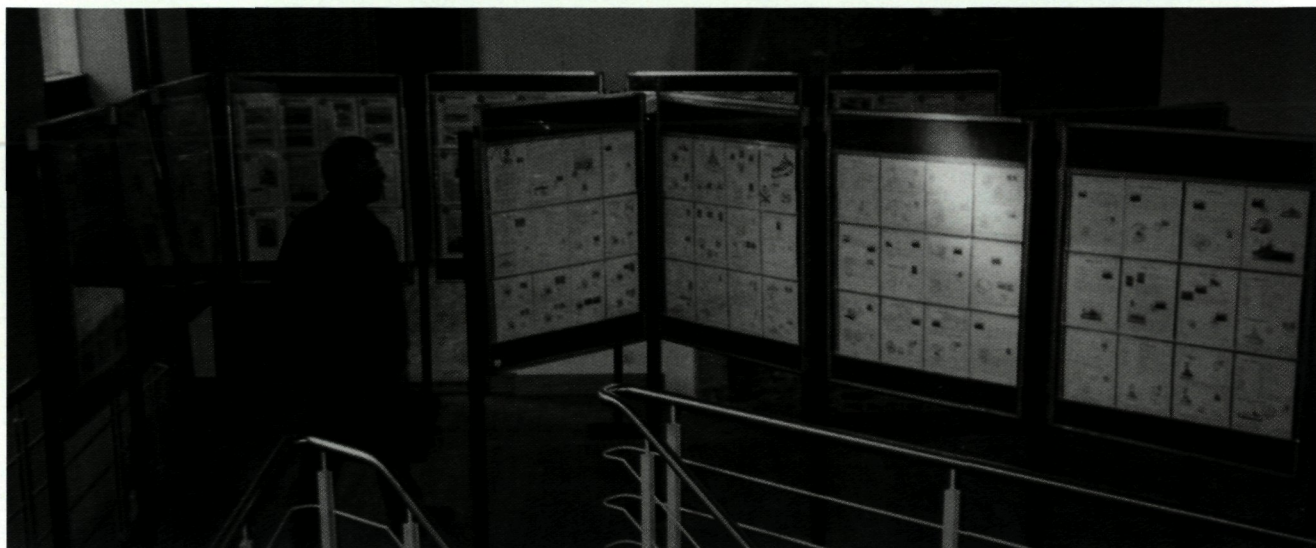
Les membres se retrouvent également lors des Journées de la Marine qui auront lieu cette année les 13, 14 et 15 juillet prochains à la Base Navale de Zeebruges. Cet événement attire chaque année plus de 50.000 visiteurs.



L'exposition dédiée à Zénobe Gramme. Ici en photo à côté de sa célèbre dynamo.

*Photo J-C Vanbostal*





Une vue de l'exposition de plis de la Poste Navale organisée par Nautica.

Photo J-C Vanbostal

Et que fait le club de ses bénéfices? Ils sont donc redistribués à des associations à vocation maritime (Lions Club-Veuves et Orphelins de pêcheurs; Musée de l'Armée Section Marine - Caisse des Journées de la Marine...). Depuis sa création en 1981 Nautica a déjà offert 691.542 Francs.

Comme vous le voyez, grâce à la collection, Nautica permet à ses membres

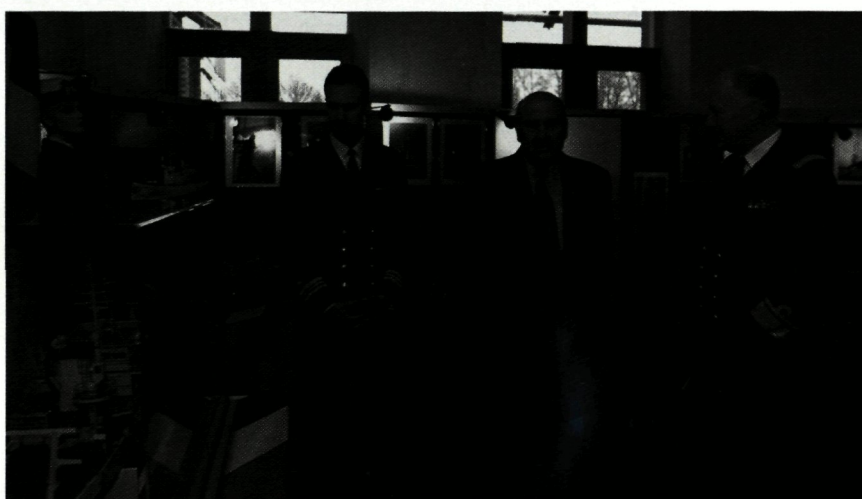
- d'apprendre à connaître notre passé maritime
- de faire connaître notre Marine actuelle
- d'assurer le futur du monde maritime belge
  - par l'aide financière à ses associations satellites
  - par la publicité qui en est réalisée via notre revue
  - par la sensibilisation à la collection des objets en découplant et retraçant l'histoire fabuleuse, et encore inconnue du grand public, de la Marine belge.

Vous désirez plus d'informations? N'hésitez donc pas à nous écrire:

Secrétariat de Nautica PB 20  
B - 8310 Bruges

**Vous retrouvez également**

**NAUTICA sur le site internet:**  
[www.nautica-club.com](http://www.nautica-club.com)



Le commandant du Zénobe Gramme, le Lieutenant de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe E. De Vos, le bourgmestre d'Amay, Mr Collignon, et le Chef d'Etat-major de la Marine, l'Amiral de division M. Verhulst.

Photo P. Hornez

#### COTISATION:

<b>SIMPLE MEMBRE EN BELGIQUE:</b>	<b>350,- par an</b>
<b>MEMBRE DE SOUTIEN:</b>	<b>550,- par an</b>
<b>MEMBRE A L'ETRANGER:</b>	<b>550,- par an</b>

Les cotisations sont à verser sur le compte bancaire suivant:

**850-8988635-31**

**NAUTICA**

**Boîte Postale 20**

**B-8310 BRUGGE**

J-C Vanbostal



# Thee van Overzee

## Thee in China en Japan

Vroeger heeft men de oorsprong van het theegebruik herhaaldelijk in verband gebracht met de regeringsperiode van de legendarische Chinese keizer Shen Nung, die kort na 2750 v. Chr. geleefd zou hebben. Deze vorst zou de thee bij een van zijn reizen bij toeval "ontdekt" hebben, toen bladeren van een theestruik neerddarwelden in een pan met heet water, waarna het geheel een aangename geur ging verspreiden.

De eerste vermelding van thee in geschreven Chinese bronnen dateert van omstreeks 300 n. Chr. Men krijgt daaruit de indruk dat de drank toen nog voornamelijk als medicijn en als geestverhelderend middel werd gebruikt.

Echter sedert de zesde eeuw werd de thee ook als genotmiddel gedronken. Er werden theeplantages aangelegd, die zich over een steeds groter gedeelte van Zuid-China uitbreidden. Thee nam gedurende de T'ang-periode (620-904) ook als handelsproduct snel in betekenis toe. Weldra was de thee niet alleen in vrijwel geheel China bekend en geliefd. De plant werd ook naar Japan geëxporteerd, waar het theedrinken waarschijnlijk door rondtrekkende Boeddhistische priesters was geïntroduceerd. Toen bleek dat ook het Japanse klimaat geschikt was voor theecultuur, hebben zich daar - net zoals in China - plantages ontwikkeld.

## De Hollanders in het Verre Oosten

Als grondlegger van de contacten tussen Europa en het mysterieuze Azië kan Marco Polo worden genoemd, die in 1271 over land

naar China schijnt te zijn gereisd en wiens belevenissen tijdens een gevangenschap in Genua zijn opgetekend.

Zeevaartkunde en stoutmoedige durf van de wereldontdekkers gaven in de 16de eeuw een nieuwe en krachtige stoot aan de betrekkingen tussen China en Europa. Vanaf dit nieuwe tijdperk werd de maritieme route veel belangrijker dan de weg over land.

Van Linschoten (1563-1633), die aan boord van een Portugees schip een aantal landen in Azië had bezocht, schrijft dat men in Japan "een cruijt ghenaeamt Chaa" kende, "twelcke seer gheacht wert". Nadat in 1595 de Portugezen hun havens voor Nederlandse schepen gesloten hadden, nam men het besluit om vanuit Holland naar het Verre-Oosten te trekken en aldaar zelf de koophandel te gaan bedrijven.

Toen er na een aantal succesvolle tochten een moordende concurrentiestrijd dreigde los te barsten tussen de verschillende handelscompagnieën, die in korte tijd ontstaan waren, werd in 1602 de Verenigde Oost-Indische Compagnie in het leven geroepen. Reeds een jaar daarvoor had een Nederlands schip de Chinese kust bereikt, maar was door ongunstige wind aanvankelijk in Macao terecht gekomen, waar de opvarenden uiterst vijandig ontvangen werden door Portugezen, die daar een handelspost bezaten.

Na veel moeilijkheden kregen de Hollanders uiteindelijk toestemming van de Chinese autoriteiten om op het eiland Taiwan een vestiging te stichten, waar handel mocht worden gedreven met Chinese kooplieden, die hen vanaf het vaste land zouden komen bezoeken. De Hollanders accepteerden dit voorstel niet, maar bouwden eigenmachtig een fort op



de gunstiger gelegen eilandengroep Pescadores, terwijl zij bovendien plunderingen uitvoerden op de kust van China. Hoewel men aanvankelijk gehoopt had door dit provocerende optreden de Chinezen zoveel angst te kunnen inboezemen, dat gunstige handelsovereenkomsten zouden kunnen worden afgedwongen, bereikte men daarmee echter het tegendeel. De moeizaam tot stand gekomen contacten werden verbroken, terwijl zware aanvallen op de vestiging, die op de Pescadores was aangelegd, er in 1628 toe leidden dat de Hollanders zich toch naar Taiwan moesten terugtrekken. Tegen de verwachting in is Taiwan gedurende enkele decennia een winstgevend gebied gebleken voor de V.O.C., zowel door de handel met de inwoners aldaar als door de vandaar uit onderhouden betrekkingen met het Chinese vasteland.

Veel belangrijker waren de relaties met de Chinese kooplieden, die zich te Batavia in een aparte wijk hadden gevestigd met een min of meer autonoom bestuur. Aan het hoofd van deze groepering stond een "cappiteyn ofte overste der Chineesen", die door de gouverneur-generaal werd benoemd en als contactpersoon fungeerde. Via hun bemiddeling kwamen talloze jonken vanuit China naar Batavia en kon men in het bezit komen van de fel begeerde koopwaren uit hun land.



## Thee voor Holland

Toen in 1667 voor het eerst een grote partij thee, waarvoor in Batavia geen belangstelling bestond, naar Amsterdam werd overgebracht, vond deze - tegen de verwachting van de V.O.C. - grif aftrek bij het publiek. De thee bleek weldra een zeer winstgevend artikel te zijn, waarvan de aanvoer op de Nederlandse markt meer en meer in omvang toenam.

Het is niet verwonderlijk, dat bij matrozen en andere opvarenden van de koopvaardijvloot de gewoonte ontstond om in hun bagage thee, porselein en andere waren te vervoeren, die in Europa voor hoge prijzen aan de man gebracht konden worden.

Hoewel deze privé-bijverdiensten nadien niet meer geoorloofd waren, schijnt het vrijwel onmogelijk geweest te zijn om aan dergelijke praktijken een einde te maken.

Bij hun poging om handel te drijven met Aziatische volkeren hebben de Hollandse kooplieden niet alleen met de Chinezen contact gezocht, maar zijn zij eveneens reeds in een vroeg stadium naar Japan getrokken. Al in 1600 had het schip "De Liefde" dit land bereikt. In 1609 werd een officieel bezoek gebracht, waarbij men de toestemming verkreeg om onderling handel te drijven; hiertoe werd nog in datzelfde jaar een factorij gesticht te Hirado.

Uit vrees voor de verspreiding van de christelijke religie werd door de Japanners de bewegingsvrijheid voor de Hollanders en andere Europeanen echter weldra drastisch ingeperkt. Zij kregen in 1641 zelfs opdracht om hun nederzetting in Hirado af te breken en zich te vestigen op het waaier-vormige eilandje Deshima, dat slechts via een zwaar bewaakte brug met de stad Nagasaki verbonden was. Ten gevolge van hun fanatieke pogingen om het katholicisme te prediken waren de Portugezen inmiddels zelfs voorgoed uit Japan verbannen. Alle contacten tussen de Japanners en de Westerse wereld zijn tot in de negentiende eeuw toe dan ook

uitsluitend tot stand gekomen via de kleine Nederlandse kolonie. Hoewel de Hollanders aldaar een zeer geïsoleerd leven hebben geleid en bovendien aan verschillende strenge voorschriften onderworpen waren, is hun aanwezigheid toch van invloed ge-

weest op de Japanse cultuur. Zo bestond er bijvoorbeeld een grote belangstelling voor de Nederlandse taal, waarin - vooral in het begin van de vorige eeuw - verschillende Japanse intellectuelen hun verhandelingen hebben geschreven. Ook trachtten de keizer en zijn hoge ambtenaren voortdurend in het bezit te komen van westerse instrumenten en luxe-artikelen, die veelal als steekpenningen van het Hollandse "Op-perhoofd" verkregen werden in ruil voor gunstige handelsvoorwaarden.

### Thee: genotsmiddel of medicijn?

De thee, die sedert het begin van de zeventiende eeuw in Holland werd aangevoerd en die aanvankelijk louter als medicijn was aanbevolen, heeft zich pas in een later stadium tot een geliefd genotmiddel ontwikkeld. Een kleine groep van welgestelden met belangstelling voor de als uiterst curieus ervaren exotica, welke door de V.O.C. vanuit het verre Azië werden aangevoerd, heeft omstreeks 1640 deze wonderlijke drank der Chinezen en Japanners beproefd.

Tot de theedrinkers van het eerste uur behoorden de vooraanstaande gunstelingen van het stadhoudelijke hof in Den Haag, terwijl de "Muiderkring" zich eveneens met dit nieuwe gebruik schijnt te hebben beziggehouden. Door dit laatstgenoemde gezelschap, dat voornamelijk uit Amsterdamse intellectuelen was samengesteld en placht samen te komen op het Muiderslot, waar P.C. Hooft woonde, werd op intensieve



wijze de renaissance-cultuur van die tijd in al haar facetten beleefd. Dat men daarbij de dorstige kelen niet alleen met wijn gelaafd heeft maar ook met thee, blijkt uit een brief van professor Baldaeus; hij beëindigt zijn schrijven namelijk met een groet aan verschillende leden van de "Muiderkring", die daarbij als "illustres Te-potores", dus theedrinkers, worden aangeduid.

In vrijwel alle zeventiende- eeuwse reisbeschrijvingen en andere publicaties die betrekking hebben op China en Japan, wordt aandacht geschonken aan het theegebruik in die landen. Herhaaldelijk wordt er daarbij op gewezen, dat de thee een gunstige invloed zou hebben op de gezondheid, zodat verschillende ziektes, die in Holland veelvuldig voorkwamen, aldaar geheel en al onbekend waren: "Desen dranck bevrijt haer voor 't Plegma, swaer-hoofdigheydt, loopende ooghen ende swack ghesichte; ende aldus leven sy langhen tijd sonder by na eens sieck te worden".

Ten onrechte heeft Baldaeus in deze uit 1672 daterende publicatie de indruk gewekt, dat de thee tot dusverre in Nederland nog geen toepassing zou hebben gevonden in de geneeskunde. Daarentegen is gebleken, dat het "kruyt" reeds kort nadat het omstreeks 1610 voor de eerste maal was aangevoerd, de belangstelling van de artsen had gewekt en als een curiosum werd opgenomen in de verzameling, die door de Leidse universiteit in haar "Theatrum Anatomicum" bijeen werden gebracht. Professor Otto Heurnius heeft er in zijn handgeschreven catalogus van deze collectie op gewezen, dat deze thee in



1618 vanuit Java was toegestuurd en dat een warm aftreksel ervan op wonderbaarlijke wijze de maag en ingewanden versterkte. Tot de tussen 1622 en 1628 verworven aanwinsten, die in een aparte lijst zijn opgetekend, behoorde onder meer "een groote kan, ofte pot, boven toeghesloten met aerde, daer in Thee is, ghesonden uyt Japan, daer staet buyten op een inscriptie met letteren die men aldaer ghebruyckt".

Aangezien een dergelijke vermelding in de toenmalige vakliteratuur vrijwel uitsluitend door andere medici zal zijn opgemerkt, heeft men de theorieën van Tulp betreffende de thee in 1675 onder de aandacht van het grote publiek gebracht door middel van een pamflet, waarvan de titel luidt: "Uitstekende Eigenschappen, en Heerlyke Werkingen van het kruid Thee, getrokken uit de Observatiën van... Nic. Tulp".

Een uitzonderlijk curieuze aanbeveling, die vermoedelijk uit deze zelfde periode dateert, verscheen onder het motto "Krachten vande Thee". In dit vlugschrift, waarvan de indruk werd gegeven dat het uit het Chinees zou zijn vertaald, werden maar liefst 26 "Deughden" van de thee opgesomd, waaronder:

1. Suyvert het grove Bloedt
3. Verdriyft de sware Dromen
10. Het Suyvert de verbrande Humeurs en hitte der lever
14. 't Verjaeght de Dommigheyt
17. Doet de vreese wycken
21. Scherpt het Vernuft
25. 't Sterkt Venus handel, dienstigh voor nieuw Getroude.

### Medici en botanici

De felste strijder voor het theegebruik was ongetwijfeld Dr. Cornelis Decker of Bontekoe, zoals hij naar de voorstelling op het uithangbord van zijn vaders winkel in Alkmaar doorgaans genoemd werd. In zijn "Tractaat van het excellentste kruid thee" heeft hij de geneeskrachtige eigenschappen ervan in vele "capittels" toegelicht.

Bontekoe verwierf zich door zijn publicaties een grote bekendheid in



thee-minnend Nederland en genoot in brede lagen van de bevolking achting, omdat hij velen aangezet had tot het zo heilzame theegebruik. De bewondering voor zijn werk is zelfs in kluchtige gedichtenbundeltjes naar voren gebracht. Zo werd de "kragt van thee" in de in 1697 verschenen "Vrolyke Bruidlofs Gast" op de volgende wijze bejubeld:

"Bontekoe, die hupsze schryver Van de Thee, wort voor zyn yver, Voor zyn voorzorg, dag en nacht Zalig, vaek by ons gedagt. Hy alleen, heeft ons voor dezen Thee, hoognoedig aangepreezen, Voor't gezondste eele kruidt Dat uit Ooster aarde spruit. Thee, ja Thee, die moet men roemen Lighaams beste dokter noemen ..."

Na de periode, waarin de geschriften van Bontekoe waren verschenen, was de thee in Nederland een algemeen bekend en geliefd genotmiddel geworden, dat in steeds bredere lagen van de bevolking gedronken werd. Een uitzondering hierop vormden Friesland en het Groninger land, waar de thee tot het midden van de achttiende eeuw ook door welgestelde families voornamelijk als medicijn gebruikt schijnt te zijn.

Inmiddels is het ons bekend, dat de thee inderdaad van invloed is op de lichamelijke gesteldheid. De erin aanwezige dosis coffeïne en theophylline oefent een stimulerende werking uit op het centraal zenuwstelsel, waardoor slaperigheid vermindert. Bovendien kunnen in het functioneren van het hart enige veranderingen optreden.

Niet alleen de medici, maar ook de botanici hebben van oudsher belangstelling getoond voor de theestruik, waarvan reeds in de zeventiende eeuw een exemplaar aanwezig schijnt te zijn geweest in de Amsterdamse hortus. Nu kon men er zich dus ook een beeld van vormen aan de hand van prenten, die in enkele publicaties over China en Indië waren opgenomen.

Nadien zijn de plantkundige aspecten door Linnaeus nader toegelicht, alsmede door Houttuyn in het op diens systematiek gebaseerde boek. Gedetailleerd uitgewerkte afbeeldingen van de theeplant komen voor in het schitterende plaatwerk van Weinmann en in de door Ypey uitgegeven "Artsenygewassen".

### De V.O.C. en de concurrentie

In 1717 waren de gezagdragers in Indië, van mening dat de Chinese kooplieden, door hun monopoliepositie, te hoge bedragen voor de door hen geleverde thee in rekening brachten. Ze begonnen eigenmachtig lagere prijzen vast te stellen, die - afhankelijk van de kwaliteit - varieerden van 40 tot 80 rijksdaalders per picol (125 pond). De Chinese keizer reageerde op deze prijsverlaging voor thee met een verbod aan zijn onderdanen om in het buitenland handel te drijven. Desondanks bleef het toch steeds mogelijk om kleine



hoeveelheden thee naar Batavia over te brengen, terwijl na verloop van enige jaren de gevolgen van deze belemmerende bepaling nauwelijks meer merkbaar waren.

Weldra ontstonden er voor de V.O.C. opnieuw moeilijkheden, toen - met behulp van uit Amsterdam uitgeweken kooplieden - in Oostende en vervolgens ook in Denemarken compagnieën werden opgericht, die hun schepen rechtstreeks naar Canton in China stuurden om daar thee in te kopen. Aanvankelijk heeft de V.O.C. geprobeerd om deze nieuwe mededingers de wind uit de zeilen te nemen door van de Chinese leveranciers in Batavia kolossale hoeveelheden thee te betrekken en naar Holland over te brengen; men hoopte, tevergeefs, dat op deze wijze de markt zozeer overspoeld zou worden dat de concurrenten geen winsten meer konden maken en hun activiteiten zouden moeten staken.

Vanaf 1715 begonnen Zuid-Nederlandse kooplieden via Kaap de Goede Hoop, de Indische Oceaan en de Zuid-Chinese Zee naar het Oosten te reizen, in de hoop handelsrelaties met China te ontwikkelen. De Vlamingen betaalden met zilvermunten voor Chinese thee, zijde en porselein, waarbij thee de meest winstgevende handel was. In 1723 richtten de Vlaamse kooplieden de Generale keyserlycke Indische Compagnie op, een maatschappij op aandelen, die er op gericht was de handel met China in rechte banen te leiden en nutteloze interne concurrentie te vermijden. Als gevolg van deze theehandel verspreidde zich in de Oostenrijkse Nederlanden niet alleen de gewoonte van het thee drinken maar geraakten ook andere aspecten van de Chinese cultuur bekend.

De Zuid-Nederlandse schepen brachten tijdens de jaren 1719-1728 een belangrijk deel van de totale Chinese thee-export naar Oostende. In die tijd werd in West-Europa 16.869.577 lb thee ingevoerd, waarvan 41,80 % in Londen, 41,78% in Oostende en Brugge en slechts 13% in Amsterdam. Het Franse aandeel bedroeg amper 3,4%.

De Compagnie van Oostende wist zich staande te houden tot in 1731, functioneerde verder als kredietinstelling tot in 1774. De V.O.C. poogde ook zelf de thee in China in te kopen. Met dit doel werd in 1728 het schip "Coxhorn" naar Canton gestuurd, dat twee jaar later in 1730 rijkeladen terugkeerde; aan boord bevond zich maar liefst 268.479 pond thee, alsmede grote hoeveelheden porselein en kostbare stoffen. Na deze succesvolle en zeer winstgevende tocht zijn gedurende de gehele achttiende eeuw vele schepen van de V.O.C. naar China gereisd voor de theehandel.



### Theeschepen

Schepen van Engelse origine bleven bijna dubbel zo lang in de vaart dan de Noord-Nederlandse. Een verklaring daarvoor kan worden gevonden in het gebruik door de Hollandse scheepsbouwers van scheepshout dat niet voldoende droog was. Het drogen van de planken tijdens de reis had tot gevolg dat de scheepsnaden vervaarlijk open gingen staan. Eenmaal het kwaad geschied was het nog nauwelijks te verhelpen. Over het geheel zijn er inderdaad heel wat minder Engelse Oost-Indiëvaarders dan Hollandse schepen vergaan. Conrad Gill vermeldde dat in 1737 vijf VOC-schepen in een zware storm aan de Kaap de Goede Hoop verloren gingen, terwijl de Engelse schepen de storm overleefden.

Voor de eerste particuliere uitredingen naar Azië zetten reders relatief

kleine Oost-Indiëvaarders in. De tonnenmaat varieerde van 100 tot 450 ton. Men noemde ze "spiegelschepen", omdat het achterschip afgesloten was met een plat vlak of "spiegel". Binnen deze categorie gebruikten de Zuid-Nederlanders voornamelijk fregatten, snelzeilende driemasters die wel degelijk verschilden van de beter bekende oorlogsfregatten. De Oost-Indiëvaarder was wel minder zwaar bewapend, maar het was vooral de grotere omvang van de romp die het schip kenmerkte.

Opvallend is dat de Hollandse koopvaardijfregatten die onder Oostendse vlag voeren 70 tot 100 ton meer maten dan de Engelse bodems.

De bewapening van de driemasters evolueerde recht evenredig met de stijgende tonnage. De kleine fregatten, zoals de "Charles Galleye" (200 ton) en de "Brusselse Galleye" (200 à 260 ton) beschikten over 16 stukken geschut. Schepen vanaf 400 ton hadden meestal een dertigtal kanonnen aan boord. De "Stadt Gendt" (450 ton) was met 36 stukken de zwaarst bewapende bodem. Daarnaast beschikte de bemanning nog over een aantal boordwapens zoals geweren, musketten, pistolen en sabels om het schip te verdedigen. Zo'n uitgebreid wapenarsenaal was bij Oost-Indiëvaarders wel noodzakelijk, want de kans dat men kapers of zeerovers ontmoette was zeer reëel. Tevens moesten de private schepen zich ook te weer kunnen stellen tegen Engelse en Noord-Nederlandse bodems. Deze twee naties beschouwden de Zuid-Nederlandse schepen als indringers die hun handelsmonopolie in Azië aantastten.

Na de aankoop van het schip en het werven van de bemanning kon men beginnen met het reisvaardig maken van het schip. Een eerste niet on aanzienlijk deel bestond uit lonen voor timmerlui, matrozen en handlangers die zorgden voor een uitgebreide opknapbeurt van het schip. Verder vinden we ook uitgaven voor hout, zeildoek, touw, spijkers, lijnwaad en ballast. De rest van de uitgaven ging voornamelijk naar wa-



pens, vervoer en levensmiddelen voor de bemanning. Vooral stokvis was een basisproduct in het voedsel-rantsoen, want er stond vier dagen per week vis op het menu.

Bij de berekening van de transportkosten stelde men vast dat een Bengalenexpeditie duurder uitviel dan een Chinareis, omdat een reis naar Bengalen meer tijd in beslag nam dan een naar Canton, en men bijgevolg meer uitgaven had voor lonen, levensmiddelen en scheepsherstellingen.



Ondanks de gebrekkige infrastructuur was Oostende de thuishaven van Oost-Indiëvaarders die onder keizerlijke vlag zeilden. De ondiepe havengeul vormde een probleem bij het vertrek en de aankomst van grotere schepen. Bovendien versperde een zandbank de haventoeegang voor het grootste gedeelte. Daarom moesten de Oost-Indische schepen altijd wachten op een springvloed om veilig de haven uit te zeilen onder leiding van een loods. Bij de terugkeer waren de zwaar beladen schepen gedwongen een tijdje op de rede te ankeren omdat hun diepgang te groot was. Het was dan ook niet uitzonderlijk dat zo'n volgeladen Oost-Indiëvaarder op de zandbank vastliep.

Omdat men in de Oostenrijkse Nederlanden een tekort had aan officieren en geschoolde zeelui met ervaring in de Oost-Indiëvaart, werden vreemdelingen aangeworven. De Noordelijke Nederlanden, Engeland en Frankrijk reageerden heftig op deze praktijken. De Staten-Generaal van de Verenigde Provinciën legde verbod op aan de Hollandse zeelui om in dienst te treden van onverschillig welke vreemde vorst, compagnie of koopman die schepen uitreedde naar Oost-Indië.

Vaak vermeldden de Admiraliteitsregisters Oostendenaren als kapitein van de private schepen, maar in werkelijkheid fungeerden die meestal slechts als stuurman. De functie van kapitein werd voor 20 van de 34 private reizen aan een buitenlander toevertrouwd. Vooral naar ervaren Engelse kapiteins was er veel vraag.

### Ladingen thee en revolutie

Aangezien thee naar verhouding heeft een vrij laag soortelijk gewicht, was het noodzakelijk om de stabiliteit - en daarmee de zeewaardigheid - van de bij het transport gebruikte zeilschepen te vergroten door eerst een zware kielballast aan boord te brengen, die meestal uit een omvangrijke partij porselein bestond; ook werden zogenaamde "theebeelden" meegenomen, welke objecten dikwijls als decoratie een plaats kregen in de Hollandse theewinkels.

Bovenop de basislading, die uit één laag kisten bestond en die geheel reukloos diende te zijn om te vermijden dat de thee door vreemde geuren zijn kwaliteit zou verliezen, werden meestal zes lagen theekisten opgestapeld; bij het doorgaan voor de theevaart gebruikte scheepstype konden op deze wijze twee- à drieduizend kisten aan boord worden genomen met een totale inhoud van circa 500.000 pond thee.

Lakwerk en kostbare stoffen, zoals zijde, werden niet in het ruim opgeborgen, maar kregen een plaats in de kajuit of de konstabelskamer. Het bewaard gebleven "Journaal van het Schip Canton" toont aan, dat men maar liefst twee maanden bezig was met het laden van dit koopvaardij-schip, dat in de winter van 1787-88 de gelijknamige Chinese havenstad bezocht. Aangezien het verslag in de vorm van een dagboek geschreven is, blijkt hieruit ook de volgorde waarin de diverse artikelen aan boord kwamen en in welke hoeveelheden.

In 1773 zat de Engelse East India Company, in Engeland met een grote hoeveelheid onverkochte thee. Het

bankroet wenkte. De regering kondigde de Tea Act af, die de Company het recht gaf rechtstreeks naar de kolonies te exporteren zonder de gebruikelijke taksen moeten te betalen die opgelegd werden aan de handelaren die handel dreven met de kolonies, en die gewoonlijk tussenpersoon speelden voor zulke transacties. Hierdoor kon de East India Company het monopolie verwerven over de koloniale theehandel.



De "Tea Act" werkte averechts. Zij zette kwaad bloed bij de handelaars omdat die vreesden uit de boot te vallen. Toen de East India Company grote kortingen gaf aan sommige Amerikaanse handelaars en aan andere niet, was het hek helemaal van de dam. Ook de kolonisten zagen nieuwe taksen niet zitten en gingen het theeverbruik boycotten. Vooral de vrouwen, de grootste theeverbruikers, konden beschouwd worden als de leiders van de boycot.

Verschillende kolonies maakten plannen om te verhinderen dat de schepen van de East India Company hun havens gebruikten. In andere havens dan Boston werd agenten van de Company "aangeraden" ontslag te nemen. Nieuwe vrachten thee werden terug naar Engeland gestuurd of opgeslagen in loodsden.

In Boston weigerden de agenten gesteund door de gouverneur ontslag te nemen. Op 16 december 1773 baanden 150 mannen vermoed als indianen zich een weg door de toegestroomde menigte. Ze gingen aan boord van de drie in de haven liggende schepen. Zij braken de theekisten open en kieperden de thee in de haven. Toen het nieuws van de "Boston Tea Party" andere havens bereikte, volgden zij daar het voorbeeld en startten eigen acties. Toen de Bostondaders weigerden de aangegane schade te betalen, sloot men



de haven van Boston. Het recht op zelfbestuur werd ingekrompen. Officieren die zich aan een of ander misdrijf hadden schuldig gemaakt konden voortaan zowel in de kolonies als in Engeland berecht worden. Deze maatregelen genereerden nieuw verzet.

## Zeilvaart

**A**ngezien men bij de zeilvaart in hoge mate afhankelijk was van gunstige wind, waren als gevolg van de in de tropen langdurig heersende passaten jaarlijks slechts enkele tijdstippen gunstig voor vertrek vanuit Nederland naar Batavia of China en terug. Bovendien nam in de achttiende eeuw de overtocht - zelfs onder gunstige omstandigheden - doorgaans een half jaar in beslag! Het hierboven reeds genoemde schip "Coxhorn" bijvoorbeeld voer in de eerste dagen van januari 1730 uit Canton weg en liet op 13 juli van dat jaar bij Tessel het anker vallen.

Later is deze reisduur aanzienlijk verkort, toen de snelle "clippers" voor de theevaart in gebruik werden genomen. Dit scheepstype was rond 1810 in Baltimore ontwikkeld als patrouillevaartuig, maar werd nadien in een vergrote versie ook voor de koopvaardij geschikt gemaakt. Met deze schepen hebben vooral de Engelsen in de jaren 1860-70 hun legendarische "tea-races" gehouden, waarbij men probeerde om de eerste thee van het nieuwe seizoen zo snel mogelijk op de Londense markt aan te voeren. Enkele malen is men er in geslaagd om de afstand China-Londen in minder dan honderd dagen af te leggen.

Hoewel ook voor de Nederlandse koophandel dergelijke snelle schepen gebruikt zijn om het transporteren van de thee te kunnen bespoedigen, heeft het wedstrijdelement nooit zo'n belangrijke rol gespeeld, aangezien in deze periode hun thee voornamelijk uit Java afkomstig was, waar dankzij het tropische klimaat een meer constante productie mogelijk was, die niet door het winterseizoen werd onderbroken.

Uiteindelijk heeft het stoomschip in zeer korte tijd een definitief einde gemaakt aan de lange traditie van de zeilvaart, nadat in het najaar van 1869 het Suez-kanaal was geopend. Hierdoor ontstond er plotseling een aanmerkelijk kortere verbinding tussen West-Europa en de Aziatische theelanden, maar deze was door de geringe breedte van de doorvaart voor het manoeuvreren van zeilschepen geheel ongeschikt.

## Theeproductie buiten China en Japan

**T**oen thee zich in de loop van de zeventiende eeuw tot een steeds belangrijker handelsartikel ging ontwikkelen, heeft de V.O.C. pogingen ondernomen om in Indië of in andere gebieden, zoals Kaap de Goede Hoop, theeplantages aan te leggen. Aanleiding tot het zoeken van deze mogelijkheden vormde ongetwijfeld het feit, dat de Chinese handelaren en in mindere mate hun Japanse collegae een monopoliepositie bezaten en naarmate de behoefte toenam hun prijzen konden laten stijgen.

In de 18de eeuw waren onder de leiding van Jacobson in verschillende districten op Java plantages ontstaan; een eerste zending van de aldaar geoogste thee, die afkomstig was uit de Preanger Regentschappen, werd in 1835 door het fregat "Algiers" te Amsterdam aangevoerd. Hoewel door diverse auteurs benadrukt werd dat de kwaliteit van het nieuwe product niets te wensen overliet, heeft de Java-thee gedurende lange tijd weinig aftrek gevonden. Het Gouvernement, dat aanvankelijk de meeste plantages in eigen beheer had geëxploiteerd, leed aanzienlijke verliezen op de thee, terwijl ook het kleine aantal particuliere theeplanters, dat in de periode rond 1870 op Java actief was, een weinig rooskleurig bestaan leidde. Enerzijds zijn de hoge productie- en transportkosten hiervan de oorzaak geweest, maar anderzijds werd de internationale theehandel steeds meer door Engeland beheerst, vooral toen dit land kolossale hoeveelheden thee ging

importeren vanuit India en Ceylon. Toch is in deze situatie uiteindelijk verbetering gekomen, nadat de theeplanter John Peet besloten had om op Java de in de Engelse gebieden toegepaste productiemethodes te introduceren, alsmede de aldaar gekweekte Assam-thee.



Dankzij deze nieuwe planten, die de minder sterke Chinese theestruiken op den duur geheel hebben vervangen, en dank zij de invoering van moderne machines heeft de theecultuur in het vroegere Nederlands-Indië aan het einde van de vorige eeuw een periode van grote bloei beleefd, terwijl ook in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog nog zeer veel van deze thee in Amsterdam en Londen verhandeld is. Sedert 1900 is het oude vermoeden, dat de thee niet alleen in het zuidelijke en oostelijke deel van Azië met succes verbouwd zou kunnen worden maar ook in ver daarvandaan gelegen gebieden, uiteindelijk gerechtvaardigd gebleken.

Wanneer men in de door het International Tea Committee uitgegeven statistieken nagaat welke landen zich momenteel met de theecultuur bezighouden, dan blijkt dat India, Sri Lanka (het vroegere Ceylon), Indonesië, China en Japan weliswaar nog steeds een zeer belangrijk deel van de wereldproductie leveren, maar dat daarnaast ook geheel andere centra ontstaan zijn in Afrikaanse landen, zoals Rhodesië, Uganda, Tanzania en Mozambique, alsmede in de Sovjet-Unie, Turkije en Argentinië.

Terwijl de in Holland aangevoerde thee aanvankelijk in de pakhuizen van de V.O.C. werd opgeslagen, alvorens hij in veiling werd gebracht, achtten de theehandelaren het wen-



selijk om ook na 1817 van dergelijke centrale entrepots gebruik te blijven maken. Het beheer daarvan werd toevertrouwd aan de "Pakhuismeesteren van de Thee", die ook de theeverkopen organiseerden, welke doorgaans in het gebouw "De Brakke Grond" te Amsterdam gehouden werden. Medio 1958 is aan deze situatie een einde gekomen.

Heden ten dage heeft men als theehandelaar de mogelijkheid om op sommige plantages rechtstreeks thee aan te kopen, terwijl er wekelijkse veilingen gehouden worden in Londen en in de belangrijkste productielanden, namelijk Noord-India (Calcutta), Zuid-India (Cochin), Sri Lanka (Colombo), Afrika (Mombasa) en Indonesië (Jakarta).

#### Bron:

*Thema Thee; de geschiedenis van de thee en het theegebruik in Nederland. Museum Boymans-van Beuningen/Thee van Overzee, MBZ.*

*Afbeeldingen en foto:*

*Verzameling A. Jacobs en J.-C. Vanbostal*

*Tekst: A. Jacobs*

## Renovatiewerken - Metaal- & PVC-Constructies



# Aneca Renaud

Lotuslaan 105 - 8400 Oostende, Reg. nr. 05.23.1.0

GSM: 0475 - 67.08.20 Tel. & Fax: 059/50.91.22

[www.aneca-renovatie.be](http://www.aneca-renovatie.be)

Dakbewerking Polyester - Sanitair - Warmte- & Geluidsisolatie

**COMPUTERS**

de firma met  
het apestaartje



**Advanced computer  
SOLUTIONS**

decleer freddy  
kustlaan 4  
8450 bredene  
tel-fax 059/33 07 54

- Computer **Hard & Software**
- Netwerk **+ netwerkbeheer**  
(Novell-Windows)
- Herstellingen **& Consulting**
- Software **op maat**
- Upgrade **& hulp bij software  
moeilijkheden**



# Le capitaine Haddock et Tintin vous prient d'honorer ...

... d'une visite le Musée national de la Marine à Paris, où sur le thème "Tintin, Haddock et les bateaux" seront présentés sur plus de 700 m<sup>2</sup>, des objets majeurs de ses collections originales dont s'est servi Hergé pour donner à son oeuvre un caractère de grande authenticité.

Le lien entre les héros d'Hergé et le domaine patrimonial est assuré par deux types d'éléments; à savoir des dessins originaux de notre compatriote qui y sont exposés pour la première fois et de nombreux plans et de maquettes anciennes (**Le Brillant**, un vaisseau de 2<sup>e</sup> rang qui servit de modèle à **La Licorne**, un Sambouk de 1879...), des pistolets de marine à silex, sabres d'abordage, pierriers, scaphandre et pompe à volant, transmetteurs d'ordres et autres habitacles de compas. Autant d'objets rares qui ont documenté l'imagination de l'artiste.

Ces richesses muséales sont mises en valeur par une scénographie imposante alliée à la reproduction de vignettes d'albums et la création en trois dimensions d'objets imaginés par Hergé, tel le sous-marin du Professeur Tournesol, etc. Pour obtenir un tel résultat, le Palais Chaillot s'est bien sûr aussi assuré la collaboration de la Fondation Hergé-Moulinsart ainsi que de collectionneurs privés qui ont accepté de prêter certains de leurs trésors.

Le concept de cette exceptionnelle exposition "grand public" est, de plus, très inter-actif. Découvrir ou redécouvrir la marine dans les célèbres albums, comparer les objets exposés à leur traduction graphique, permettra à beaucoup de retrouver, fût-ce l'espace de quelques heures, une tranche de leur enfance. D'autres visiteurs, entre 7 et 77 ans, pourront à loisir se livrer à une "vi-



site-jeu" (7-12 ans), à une "visite-atelier", répondre à "l'invitation à Moulinsart" ou embarquer avec "Milou à bord" (3 à 6 ans). Ou encore, assister à des projections de films inédits, fureter dans la vaste bibliothèque thématique, assister à un cycle de conférences ou s'y éclater en surfant sur [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr) ou [www.tintin.com](http://www.tintin.com).

Du Crabe aux Pincés d'Or jusqu'au Trésor de Rackham le Rouge, en passant par l'Etoile mystérieuse et Le Secret de la Licorne, le parcours est fort intelligemment balisé et s'achève en empruntant la "galerie des injures" où sont illustrés sapajous, ornithorynques, moules à gaufres, scolopendre etc.; tous jurons diplômés, chers au bouillonnant capitaine Haddock qui en proféra dit-on, plus de deux cent!

Comme cette expo -qui sera ouverte du 21 mars au 12 novembre 2001- s'adresse à un très large public, des tarifs spécifiques ont été étudiés, dont le "billet équipage". Ce dernier permet par ex., à une famille de 5 personnes, dont au moins 2 jeunes entre 6 et 18 ans, de ne payer que FF 130, le tarif individuel étant de: adulte FF 45/enfant FF 25. Ouvert tous les jours de 10 h. à 18 h., sauf le mardi. C'est au Musée national de la Marine, Place du Trocadéro, Paris 16<sup>e</sup>. Pour vous y rendre: Métro Trocadéro ou les Bus 22, 30, 32, 63, 72 et 82.

Et gare à celui qui rate une telle occasion, *Mille sabords!*

*Saint Bernard du Spuikom*



# MARITIEM PANORAMA

## De haven van Zeebrugge in 2000

Een nieuw record ondanks een bescheiden groei van het goederenverkeer

Zo'n honderd jaar geleden voeren de eerste schepen, waaronder enkele zeilschepen, de nog onvoltooide zeehavens van Brugge binnen. Een eeuw later zijn er dat iets minder dan 11.000 per jaar, waaronder de grootste container- en cruiseschepen die nu in de vaart zijn.

De totale havenoverslag bedroeg in 2000 35,6 miljoen ton, een beperkte groei t.o.v. het vorige jaar: namelijk 200.000 ton. Dit resultaat is toch merkwaardig, aangezien eind 1999 de droge bulk terminal van de "Zeebrugse Behandelingsmaatschappij" (ZBM) z'n deuren sloot. Daardoor ging een normale trafiek van 2,6 miljoen ton steenkool verloren.

De groei van de overige trafieken, vooral van ro-ro en containers, maakte dit verlies in één jaar goed! Zeebrugge groeit dus verder!

De cijfers zijn hieronder samengevat:

Resultaten van de overslag van de belangrijkste goederen in Zeebrugge in het voorbije jaar:

**Ro-ro: + 4%:** deze trafiek blijft met 15,4 miljoen ton de belangrijkste activiteit in de haven. En dit ondanks het feit dat de kanaaltunnel z'n capaciteit opvoerde en Duinkerke en Oostende opnieuw van start gingen met ro-ro-diensten op Groot-Brittannië. Deze stijging is vooral te danken aan de nieuwe verbinding met Göteborg (nu al 6 afvaarten per week), voor de aanvoer van woudproducten (vooral papier) naar de gloednieuwe terminal van StoraEnso in de voorhaven en met een retourvracht naar Zweden van ro-ro.

Daarnaast is er nog altijd het groeiende succes van de in- en uitvoer van nieuwe wagens. Verleden jaar waren er dat 1.030.000, zodat Zeebrugge op weg is om de eerste autohaven (in 2001?) van Europa te worden.

Tot nog toe is dat nog Bremen. Het succes van Zeebrugge als transithaven van nieuwe auto's is te danken aan het feit dat het een ideale uitwisselingsplaats is tussen de shortseatrafieken met talrijke verbindingen met Groot-Brittannië, Scandinavië, Spanje/Portugal en de deepsea overslag van en naar de USA, Midden- en Zuid-Amerika, het Midden- en Verre-Oosten, Australië en Nieuw-Zeeland. Een stijgend aantal auto merken maken nu gebruik van Zeebrugge voor in- en uitvoer van hun auto's: Ford, General Motors, Mercedes, Rover, Chrysler, Jaguar, Renault, Mitsubishi, en sinds begin 2001 ook Toyota. Deze laatste gebruikt een grote ro-ro-terminal in de achterhaven voor het verschepen van de Jaris, die gebouwd wordt in een nieuwe fabriek van Toyota in Valenciennes (Noord-Frankrijk).

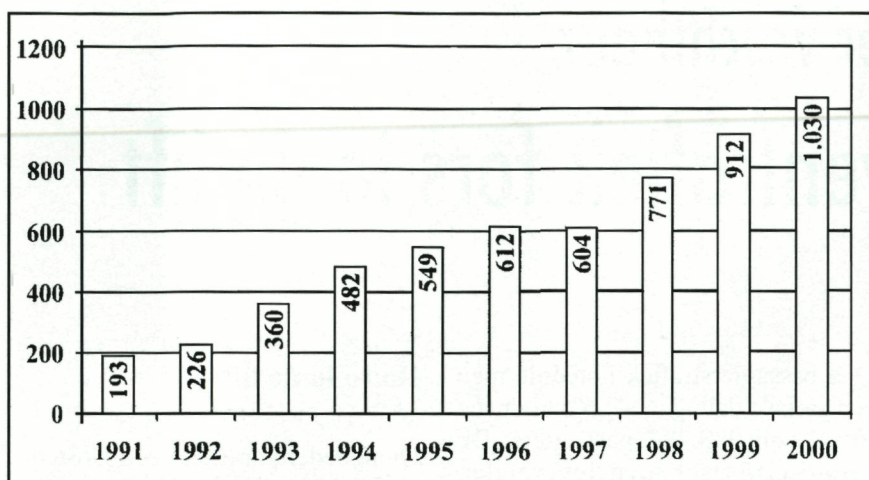
Verder is er ook nog de belangrijke trafiek van vrachtwagens op de korte routes naar Groot-Brittannië. Deze trafiek liep in 2000 op tot 1.105.000, een vermeerdering van 6% t.o.v. 1999.

**Containers + 16,9% (of + 50% in 3 jaar):** deze trafiek kende dus ook een nieuw record met in het totaal 11,6 miljoen ton of 975.000 TEU (aantal omgezet in 20-voet containers). Daarbij dient opgemerkt dat ongeveer de helft hiervan als ro-ro wordt verscheept via de talrijke shortseaverbindingen van of naar Zeebrugge.

**Conventioneel stukgoed (niet in containers) + 26,3%:** deze groei, tot 1 miljoen ton, was vooral te danken aan de opleving van de fruitsector

	2000 mln ton	1999 mln ton	+/- mln ton	
Ro-ro	15.4	14.8	+0.6	+4.2%
Containers	11.6	9.9	+1.7	+16.9%
Stukgoed	1.0	0.8	+0.2	+26.3%
Vloeibare bulk	5.1	5.0	+0.1	+1.4%
Vaste bulk	2.5	4.9	-2.4	-49.7%
<b>Totaal</b>	<b>35.6</b>	<b>35.4</b>	<b>+0.2</b>	<b>+0.5%</b>





Evolutie aantal nieuwe wagens (x1.000)

(fruitsappen en bananen). Zeebrugge zal ook in 2001 en 2002 de Europese aanvoerhaven blijven van de Nieuw-Zeelandse kiwi en Zespris-gold, zoals dit al 15 jaar het geval is. Daarnaast is er nog een belangrijke trafiek van suiker en aardappelen. Nieuw was verleden jaar de aanvoer van papierpulp door StoraEnso om in Europa verdeeld te worden (al 150.000 ton in 2000).

**Bulk: vloeibaar + 1%, vast - 49,7%:** de vloeibare bulk (aardgas uit Algerije) bleef ongeveer op het niveau van vorig jaar, met 5,1 miljoen ton. De vaste bulk echter viel op de helft terug wegens het stopzetten van de aanvoer van steenkool door de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij. Deze nam enkele jaren terug 2 bulkterminals over in Duinkerke en is ook op dit vlak actief in Gent en Antwerpen.

Naast de behandeling van allerlei goederen is Zeebrugge de laatste jaren ook uitgegroeid tot een belangrijke **cruisehaven**. Dit deel van de scheepvaart neemt nu overal ter wereld een hoge vlucht en ieder jaar komen er nieuwe en grotere passagiersschepen in de vaart. In 2000 legden ongeveer 30 dergelijke schepen aan in de voorhaven van Zeebrugge. Dit aantal zal dit jaar vermoedelijk oplopen tot zo'n 40.

De aan-en afvoer van goederen is natuurlijk van groot belang voor een haven. Maar de toegevoegde waarde die deze activiteit oplevert, ondermeer door de **havenarbeid**, is natuurlijk niet te onderschatten. Het aantal erkende havenarbeiders groeide in 2000 van 888 naar 1.081 en het aantal taken van 179.843 naar 202.064. Hier werd dus ook een nieuw record gevestigd!

*T. Slabbynck*



Luchtfoto van enkele ro-roterminals in de achterhaven van Zeebrugge

Voor dit jaar worden in de haven volgende **werken** in het vooruitzicht gesteld:

- in de voorhaven: de bouw van een ro-ro-steiger achteraan in het Koning Albert II-dok.

- in de achterhaven: de bouw van 500 m kaaimuur in het Zuidelijk kanaal-dok (het vroegere Zuidelijk insteek-dok) en van een helling voor ro-ro-schepen op het einde van het Noordelijk insteekdok.



# Jaar 2000 bijzonder vruchtbaar

## Oostendse haventrafiek fors in de lift

*Na de regressie van de laatste jaren kon de Oostendse haventrafiek zich in het magische jaar 2000 flink herpakken. Vooral het ro/ro-verkeer op Engeland kende een merkwaardige groei, wat de globale zeegoederentrafiek tot 4.326.453 ton deed stijgen, hetzij een groeritme van liefst 39,1%. Alleen de toeristische trafiek bleef slinken in afwachting van het inleggen van Superseacats door de rederij Hoverspeed.*

Qua passagierstrafiek noteerde men een globale daling met 7,6% voor een totaal van 908.413 passagiers. De eerste cruiseschepen leverenden 3.178 passagiers op en de begeleiders van de ro/ro-vrachten op Ramsgate verdubbelden ruim in aantal tot 80.865. Het gros van de passagiers, zijnde 824.370, was voor rekening van de Seacats van Hoverspeed die op Dover varen. Hier noteerde men een daling met 11,8%.

Deze terugval is te wijten aan het wegvallen van de taksvrije verkoop en aan het wegblijven van de tabakskoeriers, die tot vier overtochten per dag maakten. Dat het vooral de voetpassagiers waren die het lieten afweten, bewijst de lichte daling van de toeristische voertuigen met 2,5%. Om deze terugval in te dijen en de concurrentie op de Kanaalroutes beter aan te kunnen, zal Hoverspeed in de loop van dit jaar de Incat 84 vervangen door Superseacats met een capaciteit van 750 passagiers op twee dekken en 150 auto's. Aldus samengevat:

Tabel I		
Passagiers		
Oostende 1-12/2000	Aantal	Evolutie 2000/1999
Ferries	824.370	-11.8%
Ro-ro	80.865	+64.8%
Cruises	3.178	-
<b>Totaal</b>	<b>908.413</b>	<b>-7.6%</b>
Toeristische voertuigen		
<b>Totaal</b>	<b>175.022</b>	<b>-2.5%</b>

### Ro/ro in de lift

Qua goederentrafiek heeft Oostende zich in 2000 flink kunnen herpakken. Vooral het ro/ro-verkeer zat in de lift met een aantal vrachteenheden dat bijna verdubbelde tot 114.631 eenheden en een globale tonnage die met liefst 69,1% steeg tot 2.468.627 ton. Dit was het beste cijfer sinds 1994. De merkwaardige heropleving was te danken aan de reactivatie van de trafiek van Transeuropa Shipping Ferries (TSF) en de opkomst van de rederij Ferryways.

TSF heeft in 2000 twee nieuwe ro/ro-vrachters op zijn lijn naar Ramsgate ingelegd. In januari kwam de **Roseanne de Primrose** en de **Eurovoyager** vervoegen, terwijl in september nog de **Larkspur** erbij kwam. Zo kon de dagelijkse afvaartfrequentie tot 7 opgevoerd worden, wat de maximale wachttijd voor de chauffeurs tot 3 uur terugschroefde. Vermelden wij nog dat TSF zich hoofdzakelijk op begeleidde vrachten toespitst, die in 2000 zo'n 63% van de totale ro/ro-eenheden van de Oostendse trafiek vertegenwoordigden.

De rederij Ferryways, van haar kant, startte op 8 februari 2000 haar ro/ro-dienst op Ipswich, vanuit het gerenoveerde Zeewezendok van de Oostendse voorhaven. Tweemaal daags legden de **Gabrielle** en de **Thomas Wehr** de overtocht af en zorgden aldus voor het vervoer van zo'n 32.000 onbegeleide vrachteenheden in beide richtingen. Noteren we nog dat Ferryways in oktober met containervervoer startte en in de loop van 2001 over een rechtstreekse spoorverbinding met de lijn Oostende-Brussel zal beschikken.



Kortom, in 2000 kon de Oostendse ro/ro-trafiek gelijke tred houden met de uitbreiding van de renovatiewerken in de voorhaven en werd voor het eerst een containertrafiek gestart. Deze nieuwe dimensie is des te merkwaardiger daar de conjunctuur op de Kanaalroutes niet zo schitterend was in het voorbije jaar. Voor Oostende is dit belangrijk, want ze moet het vooral hebben van het shortsea ro/ro-verkeer dat in 2000 ca. 57% van haar totale zeegoederentrafiek uitmaakte.

Tabel II		
Ro/ro-trafiek		
Oostende 1-12/2000	Aantal units	Evolutie 2000/1999
Begeleid	72.454	+68.4%
Onbegeleid	42.177	+142.9%
<b>Totaal</b>	<b>114.631</b>	<b>+89.3%</b>

## De 4 miljoen ton overschreden

Ook de trafiek van bulkgoederen zat in 2000 in de lift, met een omzet van 1.663.377 ton. Dit was 13,3% beter dan het jaar voordien. Vooral de aanvoer van zand en grint, gebaggerd in de Noordzee, deed het goed en vertegenwoordigde 85% van de totale bulktrafiek. Met het opdoeken van het CNO-bedrijf daalde echter de trafiek van chemicaliën en kunstmeststoffen met ruim de helft.

Concluderend boekte Oostende in 2000 een eindbalans van 4.326.453 ton zeegoederenverkeer, wat 39,1% beter is dan gedurende het vorige dienstjaar. Dankzij de heropleving van de ro/ro-trafiek, gepaard met het optimaal gebruik van een nieuwe infrastructuur, kon de kaap van 4 miljoen ton overschreden worden. Intussen wordt verder geïnvesteerd in de

haven, wat beslist zal bijdragen tot nog betere resultaten in de komende jaren.

Tabel III		
Zeegoederentrafiek		2000
Oostende 2000	Tonnages	Evoluti
Toeristische voertuigen	194.449t	-2.3%
Ro/ro-trafie	2.468.627	+69.1%
Bulktrafiek	1.663.377	+13.3%
<b>Totaal</b>	<b>4.326.453</b>	<b>+39.1%</b>

H. Rogie

# In het raam van het nieuwe havendecreet Oostende en Zeebrugge blijven samenwerken

*Voor de tweede maal zijn de Havengemeenschappen van Oostende en Zeebrugge bijeengekomen om hun gemeenschappelijke belangen te bespreken en een strategie op te stellen voor een nauwere onderlinge samenwerking. Op deze contactdag, bijgewoond door heel wat havengebruikers, werden de gemeenschappelijke bekommernissen van beide havens uiteengezet door provinciegouverneur Paul Breyne, Mevrouw Erna Viaene, voorzitter APZI, en dhr. Paul Degryse, voorzitter Oostendse Havengemeenschap.*

De aandacht ging in eerste instantie naar de nieuwe financieringsvormen die volgens de sprekers de kusthavens discrimineren. De totale enveloppe wordt immers hoofdzakelijk aangewend voor baggerwerken en het onderhoud van de maritieme toegangsroutes. Het kleine saldo dat rest wordt verdeeld naar rato van 65% voor Antwerpen, 24% voor Gent, 9% voor Zeebrugge en

slechts 2% voor Oostende. Het is duidelijk dat deze verdeling de kusthavens benadeelt en een zware hypothec legt op hun projecten. Daarbij komt dat het nieuwe havendecreet qua financiering van de haveninfrastructuur de verdeelsleutel 60% overheid 40% havens in 2004 zal vervangen door een 80/20 regeling ten nadele van de havens. Voor Oostende betekent dit dat de renovatie

van 1000 m kaaimuren op de Oosteroever haar 800 miljoen BEF zal kosten op een bedrag van 1 miljard. Als we weten dat het Oostends Havenbedrijf een omzet realiseert van 185 miljoen BEF, een winst van 48 miljoen en een cash-flow van 70 miljoen genereert, stelt men zich vragen. Zeebrugge heeft meer middelen, maar qua investeringen gaat men beslist harde tijden tegemoet.



## Mobiliteitsproblematiek

**D**e parallellopende belangen van beide kusthavens behelzen ook de mobiliteitsproblematiek en hierbij staat de verbinding met het gemeenschappelijk hinterland centraal.

Qua spoorverbindingen is er in het 10-jarenplan van de NMBS geen sprake meer van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Op dit traject rijden dagelijks 182 reizigers- en 74 goederentreinen en is het saturatiepunt bereikt. Vergeten we niet dat Oostende en Zeebrugge allebei typische spoorweghavens zijn en derhalve deze nieuwe spoorlijnen broodnodig hebben.

Ook de gebrekkige waterwegverbindingen vormen een handicap voor beide havens. Hun concurrentiepositie wordt immers in grote mate bepaald door de toegang, via de binnenscheepvaart, tot de Schelde en daardoor ook tot de Rijnkanalen. Deze internationale verbindingsfunctie moet verbeterd worden door het graven van het Noorderkanaal of het opteren voor een van de twee andere wisseloplossingen. Ook Oostende is vragende partij voor deze nieuwe waterweg.

Qua wegenstructuur zijn beide havens weliswaar vrij goed ontsloten, maar een gemeenschappelijke zorg is de realisatie van een volwaardig klaverblad in Jabbeke (A10/E40); een must, want dit ontbrekend sluitstuk verhindert een snelle autosnelwegverbinding tussen alle Noordzeehavens, zowel in Frankrijk als in België, en Nederland via de nieuwe Westerscheldetunnel.

Om op al deze mobiliteitsaspecten vooruitgang te kunnen boeken, zal een budgettaire inhaaloperatie moeten ontwikkeld worden. Maar in eerste instantie zal een concertatie tussen alle betrokken marktspelers nodig zijn, alsook een gelijkgestemde houding van Oostende en Zeebrugge met betrekking tot de infrastructuurprojecten.

## Geen fusie

**N**iet minder belangrijk zijn volgende topics waarvoor onze twee kusthavens eveneens raakpunten vertonen: de aanpak van het illegalenprobleem, het promoten van de cruise-activiteiten, de problematiek van de zeevisserij, en de verzoening tussen economie en milieu. Dit laatste punt vergt beslist een gemeenschappelijke aanpak, want het gaat erom de tegenstrijdige sectoren en belangen van onze kust in harmonie te ontwikkelen met toerisme, havens en mobiliteit. Een geïntegreerd kustzonebeheer is dus absoluut noodzakelijk.

Een niet te onderschatten probleem voor Oostende en Zeebrugge is het dossier "Havendecreet", waarvan de uitvoeringsbesluiten door de Vlaamse regering zijn goedgekeurd. Eindelijk is voor alle Vlaamse havens een eenvormige regeling vastgelegd. Een concertatie- en een havengechillencommissie werden opgericht om de samenwerking tussen de havens te bevorderen. De verplichting om te coöpereren is een nieuwe spelregel en zal dus de havenbesturen en de privé-sector tot een realistische aanpak van de problemen dwingen.

Vraag is nu hoe onze havenbestuurders met dit nieuwe beleidskader zullen omgaan. Voor Oostende en Zeebrugge zal dit uitlopen op een nauwere samenwerking om de hierboven beschreven gemeenschappelijke belangen te verdedigen. Qua complementariteit is echter vooralsnog niets beslist, want de havengebruikers zullen hun concurrentiepositie blijven vrijwaren. Oostende wordt ook niet de satellithaven van Zeebrugge, zoals sommigen het zouden willen.

Loutere samenwerking blijft dus de boodschap. Antwerpen en Zeebrugge hebben een samenwerkingsakkoord op het vlak van het containerbeheer. Waarom geen gelijkaardige regeling tussen Oostende en Zeebrugge, zoals een strategie rond mobiliteit of een gezamenlijke aanpak en promotie van nieuwe projecten? Er moet nagegaan worden in welke segmenten en sectoren een nauwere samenwerking mogelijk is, zonder dat deze coöperatie in een fusie uitmondt of tot één havenbestuur zou leiden. In deze optiek beloofden Oostende en Zeebrugge elkaar te zullen bijstaan en zij plannen dan ook verdere contacten in dit perspectief.

*H. Rogie*





# Gepland voor medio 2001

## Oostendse haven ingeschakeld in het Europees spoornetwerk

*Nu de ro/ro- en de containertrafiek in de Oostendse haven een merkwaardige relance kennen en in de komende jaren nog aan belang zullen toenemen, past het dat het havencomplex over de gepaste spoorwegverbindingen met het hinterland beschikt. Daarom ook heeft het havenbedrijf met de NMBS bepaalde afspraken gemaakt om er de uitbreiding van de spoorinstallaties te realiseren naar rato van jaarlijks 10 miljoen BEF gedurende de komende 10 jaren.*

De vervoerssector te land krijgt een steeds groter belang in de haven economie. De vraag naar transport van goederen neemt gestaag toe, maar brengt een aantal negatieve gevolgen met zich mee. De autowegen slibben dicht en het risico van een globaal verkeersinfarct is niet ondenkbeeldig. Daarom dringt zich de noodzaak op van een overschakeling van het wegvervoer naar andere vervoersmiddelen zoals de waterweg en het spoor. De NMBS bespaart zich dan ook geen moeite om binnen de beschikbare budgetten een hele reeks infrastructuurwerken te plannen. Zo is er, wat verbeteringswerken aan de stations betreft, 54 miljoen BEF voor Oostende voorzien.

### NMBS toegespitst op haventrafiek

Qua goederenvervoer spitst de aandacht van de NMBS zich toe op de ontwikkeling van de spoorinstallaties die onze zeehavens bedienen. Voor Oostende gaat het in de eerste plaats om de verbinding van het gerenoveerde Zeewezendok met de spoorbundel van de lijn naar Brussel. Ook het rollend materieel wordt gemoderniseerd. Zo beschikt B-cargo thans over honderden nieuwe wagens voor het vervoer van staalrollen, terwijl een belangrijke bestelling van containerwagons afgewerkt is. Negentig eenheden van de nieuwe locomotieven Type 77, uitgerust met GPS, zullen tegen einde 2002 geleverd zijn.

In 2000 kende het goederenvervoer van de NMBS een groei van zo'n 9% die zich vooral manifesteerde in het vervoer van staal en in het gecombineerd vervoer. Containers en laadkisten beantwoorden immers aan de logistieke noden van vele verladers. Netwerken van intermodale operatoren verbinden onze zeehavens met belangrijke knooppunten in het binnenland, zoals het North European Network van Inter Ferry Boats, het Cortax-netwerk van TRW en het Qualitynet van Intercontainer.

### Rechtstreekse spoorverbinding met het Zeewezendok

Wat de Oostendse haven betreft, is het goederenvervoer per spoor sterk gedaald door het wegvalen van belangrijke goederenstromen. In 1999 zette het chemisch bedrijf CNO de productie van minerale meststoffen stil. Dit resulteerde in een daling van 107.274 ton vervoerd door B-cargo in 1998 naar 60.328 ton een jaar later. Dergelijke volumes konden moeilijk gecompenseerd worden door de andere klanten van de havenzone.

Dit belet de NMBS echter niet Oostende in haar uitbreidingsplannen te betrekken. Met de havenautoriteiten is inderdaad een uitbreiding besproken van een aantal spoorinstallaties. Zo zal de in onbruik geraakte spooraansluiting naar het Vlotdok in de achterhaven, opnieuw operatio-

neel worden; zowel het Vlaams gewest als het Oostends havenbedrijf zullen in deze werken investeren. Een andere belangrijke investering betreft de aansluiting van het gerenoveerde Zeewezendok op de spoorlijn naar Brussel en het verdere hinterland. Zo wordt achter de Doksluis van de handelshaven eerst de Tilbury-spoorverbinding volledig vernieuwd. In een eerste fase kunnen containers zo per spoor tot aan de Godetiastraat-De Bolle rijden, waarna zij over een afstand van ca. 1 km met trucks over de weg tot aan het Zeewezendok vervoerd worden; in een tweede fase zal over die afstand een spooraftakking komen zodat het dok tegen medio 2001 rechtstreeks verbonden zal zijn met de spoorlijn Oostende-Brussel.

### Ferryways in de lift

Voor de rederij Ferryways die van-uit het Zeewezendok op Ipswich opereert, is deze spoorverbinding van essentieel belang. Nu reeds komen iedere werkdag in Oostende containertreinen van elf wagons toe, waarvan de ladingen, afkomstig uit Midden- en Zuid-Europa, voor Ferryways bestemd zijn. Zo is de haven van de Ensorstad reeds ingeschakeld in het Europees netwerk van ijlovervoer met trajecten boven de 1.500 km. Met de geplande uitbreidingswerken van de NMBS komt daar ongetwijfeld nog een nieuwe dimensie bij.



Ferryways, die sedert 8 februari 2000 in Oostende opereert, vervoerde in 2000 zo'n 32.000 vrachteenheden en zorgde op zijn eentje voor een stijging met liefst 145% van de ongeleide vracht. Voor 2001 mikt de rederij op een trafiek van 60.000 units, een mix van trailers en containers. Het inleggen van een derde vrachtschip en de geplande spoorverbinding zullen ongetwijfeld voor deze prestatie zorgen.

Vermelden wij nog dat het spoor Maenhout/Ter Polder door de NMBS behouden blijft, met als optie dat het in de toekomst naar de gerenoveerde Cockerill-kaai en de Diepwaterkaai van de voorhaven kan doorgetrokken worden. Aan laatst-

genoemde kaai opereert Transeuropa Shipping Ferries (TSF) met drie ro/ro-vrachtschepen op Ramsgate.

### Plassendale voor de toekomst

Wat tenslotte de spooraansluiting met het industriepark Plassendale I betreft, is er nog geen duidelijk beeld van de bedrijven die zich daar zullen vestigen. Hoewel er nog geen spooraansluitingen werden gepland, is het inrichtingsplan van de site ontworpen in functie van mogelijke spoortracés. Zo kan er naast de chemische site een verbindingsspoor komen na de bouw van een brug over het kanaal Oostende-Brugge.

In totaal voorziet het tienjarenplan van de NMBS een jaarlijkse investering van 10 miljoen BEF in de Oostendse haven. De samenwerking met het Havenbedrijf verloopt bijzonder vlot, wat beslist ten goede zal komen aan de relance van het maritieme goederenverkeer in de Ensorstad.

*H. Rogie*

## Exit M902 Van Haverbeke

*door/par C. Delgoffe*

2000 zal geboekstaafd staan als het jaar waarin onze Marine afscheid nam van niet minder dan 6 schepen! Nadat in november reeds het fregat **F913 Westhinder** en de slepers **A951 Hommel**, **A953 Bij**, **A956 Krekel** en **A998 Ekster** uit het tweede dok verdwenen om, op de Hommel na, afgebroken te worden hetzij in Gent, hetzij in Nederland, verliet op zondag 17 december als laatste de **M902 Van Haverbeke** Zeebrugge onder sleep, richting Sluiskil, om er op zijn beurt tot schroot herleid te worden.

In de loop van 2001 zullen de laatste vier MSO's (de **M903 Dufour**, de **M904 De Brouwer**, de **M908 Truffaut** en de **M909 Bovesse**) en de MSI **M476 Merksem** voor de sloop verkocht worden. Hiermee zal dan een belangrijke bladzijde uit de geschiedenis van onze Marine definitief omgedraaid zijn, want dit waren de laatste mijnenvegers die, na de Koreaanse oorlog, in het kader van het MDAP (Mutual Defence Assistance Plan) door de VS in de jaren 1954-58 aan de toenmalige Zeemacht overgedragen (of betaald) werden. Dit betekent ook het einde van het tijdperk van de "houten" schepen (maar met een "stalen" bemanning!) bij onze Marine. Vergeten wij ook niet dat drie MSO's tijdens de eerste Perzische Golfoorlog (Operatie Octopus - 1987-88) ingezet werden om het gebied mijnenvrij te maken; ook in de meer vertrouwde actieggebieden hebben ze in belangrijke mate bijgedragen tot het veiligstellen van de zeeroutes, zowel in het Kanaal als in de Noordzee.

L'année 2000 ne passera pas inaperçue dans les annales de notre Marine belge, car ce fut l'année pendant laquelle elle se sépara de pas moins de 6 navires! Après le départ en novembre de la frégate **F913 Westhinder** et des remorqueurs **A951 Hommel**, **A953 Bij**, **A956 Krekel** et **A998 Ekster** du deuxième bassin en direction soit des Pays-Bas, soit de Gand, pour y être démolis (sauf le Hommel), ce fut, le dimanche 17 décembre, au tour de la frégate **M902 Van Haverbeke** d'être remorquée de Zeebruges vers "Sluiskil" pour y être mise à la casse.

En 2001 ce sera aux quatre derniers MSO (les **M903 Dufour**, **M904 De Brouwer**, **M908 Truffaut** et **M909 Bovesse**) ainsi qu'au MSI **M476 Merksem**, d'être rayés de l'inventaire naval. Une page importante de l'histoire de notre Marine sera ainsi définitivement tournée, car ceci signifiera la fin des dragueurs de mines belges. Ces navires auront formé l'ossature de notre Force Navale pendant près de 50 ans, car c'était à la suite de la guerre de Corée que, - entre 1954 et 1958 et dans le cadre du MDAP (Mutual Defence Assistance Plan) - les Etats-Unis avaient remis (ou payés) tant les MSI, les MSC que les MSO à leurs alliés. Avec ces navires disparaissent de notre Marine les derniers navires construits en bois. Mentionnons également que trois MSO participèrent au déminage lors de la première guerre du Golfe Persique (Opération Octopus - 1987-1988). Leur contribution au déminage des côtes belges ainsi que des eaux côtières des pays environnants a activement sécurisé les passes navigables, indispensables au trafic maritime vers nos ports.



## F910 Wielingen: Caribbean Missilex

Op maandag 29 januari verliet de **Wielingen** haar kille thuisbasis voor een periode van ca. drie en halve maanden, richting de warme Caraïben. Ze maakte er deel uit van het Nederlands eskader dat bestond uit de fregatten **F806 De Ruyter**, **F813 Witte de With**, **F829 Willem van der Zaan** en de **A836 Amsterdam**. De Wielingen legde aan in Frederickstedt (St. Croix), San Juan (Puerto Rico), Oranjestad (Aruba) en Hamilton (Bermuda). Op woensdag 28 februari schoot ze met succes twee MM-38 Exocets af. Ondertussen nam het eskader ook deel aan de multinationale oefening die plaats had van 7 tot 29 maart vóór de kusten van Puerto Rico en de VS. Op 11 april vervoegde ze haar thuishaven Zeebrugge.

Le lundi 29 janvier le **Wielingen** quitta l'hiver de Zeebruges en direction des Caraïbes ensoleillées. Elle y fit partie de l'escadre néerlandaise composée des navires **F806 De Ruyter**, **F813 Witte de With**, **F829 Willem van der Zaan** et **A836 Amsterdam**. Durant son périple le navire accosta à Frederickstedt (St. Croix), San Juan (Puerto Rico), Oranjestad (Aruba) et Hamilton (les Bermudes). Un moment crucial eut lieu le mercredi 28 février lorsque deux missiles surface-surface MM-38 Exocet furent lancés avec succès. Ensuite l'escadre participa à l'exercice multinational qui se déroula du 7 au 29 mars au large des côtes portoricaines et des Etats-Unis. La frégate rejoignit son port d'attache le 11 avril.

## A960 Godetia: back to Africa !

Traditioneel wordt de Godetia ingezet voor de praktische vorming van de eerstejaarsstudenten van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen. Het nieuwe millennium was amper één week oud toen het schip het anker lichtte om in zuidelijke richting warmere zeeën op te zoeken.

De Godetia legde achtereenvolgens aan in Tangiers (Marokko), Dakar (Senegal), Cotonou (Benin) – waar ZS een blitzbezoek bracht en de militaire samenwerkingsverbanden werden nauwer aangehaald wegens de politieke instabiliteit in Kinshasa –, in Banjul (Gambia) en tenslotte in Santa Cruz op de Canarische eilanden. Na een laatste opdracht – het schaduw van de m/v Epla, die er door de Franse overheid van verdacht werd politieke vluchtelingen te vervoeren –, liep het schip, na haar bewakingsopdracht overgedragen te hebben aan het Nederlandse kustwachtschip Waker, op zaterdag 24 februari in de vroege morgen haar besneeuwde thuishaven binnen.

Depuis que l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers ne possède plus de navire-école, c'est le Godetia qui sert à l'amarinage des élèves-officiers au long cours de première année. Le nouveau millénaire venait à peine de débiter que le navire quitta Zeebruges pour se rendre dans des eaux méridionales plus chaudes.

Le Godetia fit successivement relâche à Tanger (Maroc), Dakar (Sénégal), Cotonou (Bénin) – où ZS se rendit à bord et où, avec l'instabilité politique à Kins-

hasa comme toile de fond, l'on profita de l'occasion pour resserrer les liens de coopération militaire –, à Banjul (Gambie) et finalement à Santa Cruz (îles Canaries). La fin du voyage fut plus palpitante que prévue, puisque le Godetia reçut la mission de prendre en filature le m/v Epla, que les autorités françaises soupçonnaient de transporter des réfugiés politiques. Après avoir confié sa mission de surveillance au garde-côte néerlandais Waker, le navire s'amara dans la matinée du samedi 24 février dans le port enneigé de Zeebruges.



Bij het aanleggen in Cotonou (Benin) worden de autoriteiten verwelkomd door KVK W. Blomme, Commandant van de Godetia

Les autorités béninoises accueillies par le Commandant du Godetia, le CPC W. Blomme lors de l'escale de Cotonou

Foto/photo: Website Godetia



# NICE TO KNOW

## Internationaal Jeugdzeilkamp CMI 2001 in Italië

De "Nationale Vereniging Oudgedienden Zeemacht", aangesloten bij de CMI (Confédération Maritime Internationale), neemt met 6 jonge landgenoten deel aan het jaarlijkse zeilkamp dat om beurten doorgaat in een van de zes deelnemende landen. Dit jaar heeft het kamp plaats van vrijdag 27 juli tot dinsdag 7 augustus in de Italiaanse Marine Onderofficiëren School te Taranto. Zes en dertig jongeren, zowel meisjes als jongens, tussen 15 en 19 jaar, kunnen eraan deelnemen. De prijs bedraagt ca 100 Euro; hij kan nog lichtjes aangepast worden daar het volledige programma nog niet vastligt (uitstappen, bezoeken en verzekeringen). Voor meer informatie kan u terecht bij Ludo Verhulst, op het secretariaat van VOZMA.

Tel/Fax: 03/234 25 69

## Le stage international de voile CMI 2001 en Italie

L' "Association Nationale des Pensionnés de la Force Navale", affiliée à la CMI (Confédération Maritime Internationale), participe annuellement au stage de voile international en y détachant 6 jeunes belges. Ce stage, qui se déroule en alternance entre les 6 pays affiliés, aura lieu cette année du vendredi 27 juillet au mardi 7 août à l'Ecole des Sous-officiers de la Marine italienne à Tarante. Au total 36 jeunes filles ou garçons de 15 à 19 ans, peuvent participer au stage dont le prix a été provisoirement fixé à 100 Euros. Ce prix peut encore légèrement fluctuer, le programme complet n'étant pas encore connu (excursions, visites et assurances). Pour plus d'informations n'hésitez pas à contacter Mr Ludo Verhulst, secrétaire de la VOZMA

Tel/Fax: 03/234 25 69

## "De Zee: het andere Belgische front in 1914-1918" te Ieper

Deze tentoonstelling, die onlangs haar deuren sloot in het Koninklijk Museum van het Leger te Brussel, zal nu te bezichtigen zijn van 23 juni tot 15 augustus te Ieper.

## "La Mer: l'autre front belge de 1914-1918" à Ypres

Cette exposition qui vient de fermer ses portes au Musée Royal de l'Armée se retrouvera du 23 juin au 15 août à Ypres.

### "In Flanders Fields", Lakenhallen - Coomanszaal - Grote Markt 34

Tel. 057/22 85 84 - Fax 057/22 85 89

Internet site: [www.inflandersfields.be](http://www.inflandersfields.be)

E-mail: [toerisme@ieper.be](mailto:toerisme@ieper.be)

Toegangsprijs: volwassenen 250F, kinderen van 5 tot 7 jaar 150F, groepen (minimum 20 personen) 175F pp.

Prix d'entrée: adultes 250fr, enfants de 7 à 15 ans 150fr, groupes (minimum 20 personnes) 175fr pp.



## Het Koninklijk Museum van het Leger in het teken van de Marine

De verantwoordelijken van het museum blijven aandacht besteden aan de marine. Van 30 april tot 14 oktober zullen er wrakstukken tentoongesteld worden van de **Kronan**, een Zweeds schip dat in 1676 ontplofte en zonk bij een zeeslag met de Hollandse vloot. De tentoongestelde voorwerpen werden uitgeleend door het "Kalmar Läns Museum". De bezoeker zal er niet alleen uiterst rare wrakstukken kunnen bezichtigen maar zal ook de inbreng van de onderwaterarcheologie naar waarde kunnen schatten.

Voor meer informatie surf naar de internet site van het Zweeds museum (in het engels en het zweeds)

[www.kalmarlansmuseum.se](http://www.kalmarlansmuseum.se)

of zend een E-mail naar [kronan@kalmarlansmuseum.se](mailto:kronan@kalmarlansmuseum.se).

## Le Musée Royal de l'Armée toujours sous le signe de la Marine

Les responsables du musée continuent à s'intéresser à la marine. Ainsi ils accueilleront du 30 avril au 14 octobre une exposition de pièces trouvées sur l'épave du **Kronan** et provenant du "Kalmar Läns Museum" en Suède. Ce navire suédois qui explosa et coula en 1676 en combattant la flotte hollandaise, laissera découvrir aux visiteurs des pièces de grande rareté, tout en mettant en valeur le travail de l'archéologie sous-marine.

Pour en savoir plus concernant ce navire, consultez le site internet du musée suédois (en anglais et suédois)

[www.kalmarlansmuseum.se](http://www.kalmarlansmuseum.se)

ou envoyez un E-mail à [kronan@kalmarlansmuseum.se](mailto:kronan@kalmarlansmuseum.se).



## Een Memoriaal voor de hedendaagse conflicten in het Koninklijk Museum van het Leger

Het museum bereidt een tentoonstelling voor gewijd aan de hedendaagse conflicten: gaande van de 2de wereldoorlog en zijn voorgeschiedenis, via de "koude oorlog", tot het einde van de eerste helft van de 20ste eeuw.

Naast het hoofdparcours, samengesteld uit de belangrijke verzamelingen van het museum, is er een parallel parcours voorzien dat voornamelijk zal bestaan uit mondelinge getuigenissen, meestal op film vastgelegd, van vele honderden tijdgenoten.

Uiteraard wil het museum ook de oorlog op zee zijn terechte plaats geven. Daarom wenst het getuigenissen uit de Tweede Oorlog te verzamelen. Het doet dan ook een beroep op al degenen die deze periode op zee hebben meegemaakt; zij kunnen contact opnemen met Mevrouw Sophie Hottat, de historica bevoegd voor de Marine.

## Un Mémorial des conflits contemporains au Musée Royal de l'Armée

Le musée prépare une exposition consacrée aux conflits contemporains: de la deuxième guerre mondiale et ses prémices en passant par la "guerre froide", et de manière générale, jusqu'à la fin de la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle.

En marge du parcours principal constitué des importantes collections du musée, un parcours parallèle sera mis en place. Ce parcours comprendra des témoignages oraux, le plus souvent filmés, de plusieurs centaines de contemporains.

Afin d'en faire connaître l'aspect maritime, le Musée Royal de l'Armée est à la recherche de récits relatifs à la seconde guerre mondiale. Si vous avez vécu cette période, votre témoignage pourrait être très utile. N'hésitez pas à prendre contact avec l'historienne de la Marine du musée: Mademoiselle Sophie Hottat.

Tel. 02/737 79 08.

Internet: [www.klm-mra.be](http://www.klm-mra.be).

## Activiteiten van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen

### "150 jaar Watersport op de Schelde" van 25 april tot 31 oktober 2001

Aan de hand van diverse scheepsmodellen, schilderijen, foto's, documenten, maar ook met echte schepen wordt een beeld geschetst van 150 jaar watersport op de Schelde. De 150-jarige geschiedenis van de Antwerpse Royal Yachtclub loopt als een rode draad door het geheel. Een der topstukken uit deze tentoonstelling is het pas gerestaureerde hoogaarsjacht "Dolfijn II", dat in 1929 gebouwd werd door de Antwerpse graficus Rudolf Schönberg.

### Lezingenprogramma

Het Nationaal Scheepvaartmuseum organiseert in de loop van het jaar een reeks interessante voordrachten met betrekking tot het maritiem erfgoed en de museumcollectie. De toegangsprijs bedraagt 100F (de toegang is gratis voor de "Vrienden van het Scheepvaartmuseum").

*Hieronder een overzicht van de eerstvolgende lezingen:*

- op 10 mei om 20 uur: "150 jaar watersport op de Schelde" door Charles Mermans, voorzitter van de "Vrienden van het Scheepvaartmuseum".
- op 6 juli om 15 uur spreekt Cdr. Roger Ghys, laatste gezagvoerder van het o/s Mercator, over "De Mercator"; deze voordacht, die gratis is voor iedereen, wordt georganiseerd in het kader van het vertrek van de Cutty Sark Tall Ship Race.
- op 4 oktober om 20 uur spreken Kristien Hulstaert en Jef Vrelust, consultants voor het Museum aan de Stroom, over "Rareiteiten uit de verzameling van het Nationaal Scheepvaartmuseum".

Voor meer info gelieve contact op te nemen met het museum:

## Activités du Musée National de la Marine à Anvers

### "150 ans de sports nautiques sur l'Escaut" du 25 avril au 31 octobre 2001

Au moyen de diverses maquettes de navires, de peintures, de photos, de documents, mais également de "vrais" navires, le musée donne un aperçu de 150 ans de sports nautiques sur l'Escaut. Le fil conducteur en est l'histoire du Royal Yachtclub d'Anvers fondé il y a un siècle et demi. Une des pièces maîtresses de l'exposition est sans aucun doute le yacht hoogaars "Dolfijn II", construit en 1929 par le graphiste anversois Rudolf Schönberg, qui vient d'être récemment restauré.

### Les conférences du musée

Le Musée National de la Marine organise une série d'intéressantes conférences (en néerlandais) sur le thème maritime; le prix d'entrée est de 100fr (entrée gratuite pour les "Amis du Musée de la Marine").

*Ci-dessous un aperçu des prochaines conférences:*

- le 10 mai à 20 heures: "150 ans de sports nautiques sur l'Escaut", par Charles Mermans, président des "Amis du Musée de la Marine".
- le 6 juillet à 15 heures: "Le Mercator" par le Cdt. Roger Ghys, dernier commandant de notre navire-école; cette causerie, gratuite pour tous, est organisée à l'occasion du départ du Cutty Sark Tall Ship Race.
- le 4 octobre à 20 heures: "Objets rares dans la collection du Musée de la Marine", par Kristien Hulstaert et Jef Vrelust, consultants du Museum van de Stroom (musée qui sera construit à Anvers dans le courant des prochaines années, et qui abritera e.a. les collections de l'actuel Musée de la Marine).

Pour plus d'infos, contactez le musée:

03/232 08 50 of/ou [scheepsmus@antwerpen.be](mailto:scheepsmus@antwerpen.be)

internet site: [www.dma.be/cultuur/scheepvaartmuseum](http://www.dma.be/cultuur/scheepvaartmuseum)



## Kort gezegd

**Défilé 21 juli 2001:** De oudstrijders van de koopvaardij zullen dit jaar het voorrecht hebben de optocht te openen.

**De nieuwe uitgave van het Album des pavillons et marques distinctives du monde entier**, gerealiseerd door het SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine à Brest), waaraan ons lid, de heer Léon Nyssen te Verviers, heeft meegewerkt, is zopas verschenen. Dit boek dat door de specialisten unaniem beschouwd wordt als hét naslagwerk in deze materie, is te koop bij:

**Martin & Cie te / à Antwerpen (Tel. 03/213 41 70 Fax 03/232 61 67)**

**en bij / et au Ship Shop te Nieuwpoort (Tel. 058/23 50 32 Fax 058/23 93 98)**

## En bref

**Défilé du 21 juillet 2001:** les anciens combattants de la marine marchande auront cette année l'honneur de marcher en tête du défilé.

**La nouvelle édition de l'Album des pavillons et des marques distinctives (du monde entier)**, réalisé par le SHOM (Service hydrographique et océanographique de la Marine à Brest), à la rédaction duquel a participé notre membre Léon Nyssen de Verviers, vient de sortir de presse. Cet ouvrage, unanimement salué comme une brillante réussite par tous les spécialistes en la matière, est en vente chez:

Eveneens onlangs verschenen: **Dictionnaire russo-français de la Marine** van de hand van Henri Martin-Prével en Serge Aslanoff. Een interessant werkinstrument en naslagwerk voor alle historisch onderzoek in verband met de naderende 100<sup>ste</sup> verjaardag van de russisch-japanse oorlog. Het woordenboek bevat 480 blz, 17.700 trefwoorden en een register van 4.600 afkortingen. Te verkrijgen voor 62 euro bij:

**Le Dictionnaire russo-français de la Marine** de Henri Martin-Prével et Serge Aslanoff: un outil intéressant et un ouvrage de référence pour toutes recherches historiques à l'approche du 100<sup>ème</sup> anniversaire de la guerre russo-japonaise.

Le dictionnaire comprend 480 pages, 17.700 entrées et un répertoire de 4.600 abréviations. En vente au prix de 62 Euros auprès de:

**L'Institut d'études slaves, 9, Rue Michelet, 75006 Paris**

**Tél. 00 331 43 26 50 89**

### De Internet sites van de Marine

#### Les sites Internet de la Marine

De officiële site van de Marine / Le site officiel de la Marine:

[www.mil.be](http://www.mil.be)

De Godetia / Le Godetia:

[www.godetia.yukom.be](http://www.godetia.yukom.be)

Belgian Navy Flight:

[www.heliflight-marine.be.tf](http://www.heliflight-marine.be.tf)

Voor de MSO fans / Pour les passionnés de MSO's:

[www.mso-belgium.org](http://www.mso-belgium.org)

De Marineschilders / Les Peintres de Marine:

[www.belgamarine-painters.com](http://www.belgamarine-painters.com)

De postzegelverzamelaars / Les philatélistes:

[www.nautica-club.com](http://www.nautica-club.com)

## Agenda

**Op 5 mei: Huldebetoon** aan de zeelieden gesneuveld voor het vaderland tijdens Wereldoorlog II, aan het aan hen opgedragen monument op het terrein van het Cenflumarin, de voormalige reservebasis van de Marine te Kallo (Scheldedijk).

**Le 5 mai: Hommage aux gens de mer** morts pour la patrie au cours des hostilités de la Seconde Guerre mondiale, au monument qui leur est dédié sur les terrains de Cenflumarin (Centre nautique, fluvial et maritime), à l'ancienne base de la Marine à Kallo (Scheldedijk).

**Op 19 en 20 mei** zal, telkens van 10 tot 18 u., de **Maritieme en modelbouwbeurs** plaatsvinden in Hangar 15A, Cockerillkaai te Antwerpen. Nemen o.m. eraan deel: de Vlaamse Maritieme ruilvereniging en de afdeling Antwerpen van de oudgedienden van de Zeemacht.

Toegangspreis: 200F (inclusief bezoek aan "Antwerpen Miniatuurstad").

### Inlichtingen / infos:

tel. 03/237 03 29 of

[www.miniatuurstad.com](http://www.miniatuurstad.com)

**Les 19 et 20 mai**, de 10 à 18 heures, la **Maritieme en Modelbouwbeurs** (bourse de modélisme naval et autre) se tiendra au hangar 15A, Cockerillkaai, à Anvers. Y seront présents: la Vlaamse maritieme ruilvereniging et la section anversoise des anciens de la Force Navale.

Prix d'entrée: 200fr (comprenant la visite à "Anvers en miniature").



## Agenda - Agenda - Agenda - Agenda - Agenda - Agenda - Agenda

### Nautica

Van **9 tot 15 juni** zal de postzegelclub Nautica de Marine vertegenwoordigen op de Internationale Postzegeltentoonstelling **Belgica 2001** op de Heizel. Dé gelegenheid om het belang van de brievenpost voor de zeelieden onder de aandacht te brengen en tevens de mogelijkheid voor alle filatelisten om een inzicht te krijgen in de scheepspost (verzending van brieven vanuit België naar de schepen op zending, tentoonstelling van de oude stempels van onze schepen, wedstrijden...)

Internet: [www.nautica-club.com](http://www.nautica-club.com)

Du **9 au 15 juin**, la Marine sera représentée par son club philatélique Nautica à l'exposition philatélique internationale **Belgica 2001** au Heizel. L'occasion de montrer l'importance du courrier pour un marin et l'opportunité pour tous les philatélistes de faire connaissance avec la Poste Navale (cheminement du courrier de Belgique vers les navires en mission, exposition des anciens cachets de nos navires, concours...)

De volgende vergaderingen van de **Vlaamse Maritieme Ruilvereniging** zullen plaatsvinden op **5 mei, 2 juni, 7 juli, 1 september, 6 oktober, 3 november en 1 december** van 13 tot 17 uur in Hangar 15A, Cockerillkaai te Antwerpen.

Info bij **Leo Van Ginderen**

**03/231 45 13**

Les prochaines réunions de la **Vlaamse Maritieme Ruilvereniging** auront lieu le **5 mai, le 2 juin, le 7 juillet, le 1er septembre, le 6 octobre, le 3 novembre et le 1er décembre**, de 13 à 17 heures au Hangar 15A, Cockerillkaai à Anvers.

### Dagen van de Marine te Zeebrugge op 13, 14 en 15 juli

Volgende schepen worden verwacht: het hydrografisch onderzoeksschip "Artowsky" en het fregat "Kosciuszol", beide uit Polen; de Britse destroyer "York", het Nederlandse fregat "Tjerk Hiddes", de Franse schepen "Croix du Sud" en "Verseau", de driemaster "Paleniro" enz. Meer info bij Hubert Rubbens, secretaris van de Dagen van de Marine.

### Journées de la Marine à Zeebruges les 13, 14 et 15 juillet

Les navires déjà annoncés sont: le navire de recherches océanographiques "Artowsky" et la frégate "Kosciuszol", tous deux polonais; le destroyer anglais "York"; la frégate néerlandaise "Tjerk Hiddes"; les navires français "Croix du Sud" et "Verseau"; le trois-mâts "Paleniro" etc.

Pour plus d'informations, contactez Hubert Rubbens, le secrétaire des Journées de la Marine.

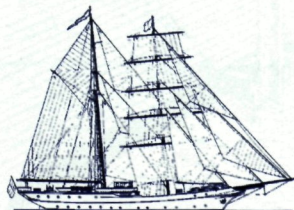
Tel. 050/55 82 78 of [www.mil.be](http://www.mil.be)

### OOSTENDE VOOR ANKER

Van **24 tot 27 mei: Oostende voor Anker**. 58 schepen van 7 tot 62 meter, met als uitschieter de grootste brigantijn ter wereld, het nederlandse "Swan Fan Makkum". Eveneens vermeldenswaardig is de aanwezigheid van een engels schip -een replica van een fregat anno 1800- dat gebruikt werd voor de opnamen van de tv-serie Hornblower. Verder nog twee militaire schepen, de "Zénobe Gramme" en de "Corsaro II", een Italiaans opleidingsschip; wordt eveneens verwacht. De "Havengor", het schip waarop het stoffelijk overschot van Winston Churchill vervoerd werd op de Thames.

### OSTENDE A L'ANCRE

Du **24 au 27 mai: Festival de la Mer** à Ostende. 58 bateaux de 7 à 62 mètres sont attendus. Le plus impressionnant sera sans conteste le plus grand brigantin du monde, le "Swan Fan Makkum" (Pays-Bas). A noter également la présence d'un navire anglais qui est une réplique d'une frégate 3-mâts des années 1800 et qui fut utilisée lors du tournage de la série télévisée Hornblower. De plus deux navires militaires, le "Zénobe Gramme" et le "Corsaro II", un navire d'instruction italien. Le "Havengor", le navire d'Etat britannique qui transporta la dépouille de Winston Churchill sur la Tamise est également attendu.



Swan Fan Makkum

[www.oostende.be/Toerisme/Evenementen-2001/Evenementen-mei-2001.htm](http://www.oostende.be/Toerisme/Evenementen-2001/Evenementen-mei-2001.htm)





# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen

## De valreep

Tegenwoordig noemt men alles dat gebruikt wordt om aan boord van een schip te stappen een valreep, zij het nu een loopplank, een loopbrug, een staatsietrap of een van de vele laddersoorten die in gebruik zijn. Maar zoals veel woorden uit de zeemanskist had ook dit woord oorspronkelijk een andere betekenis.

VALREEP ontstond uit het woord VAL (van het werkwoord vallen) en het woord REEP (dat nog steeds de betekenis heeft van zwaar touw of staaldraad zoals bv. in VEEGREEP,

ANKERREEP en andere). Nu is in de zeevaart een van de betekenissen van het werkwoord vallen, "het zich uit het schip langs een touw in de boot laten glijden" en men noemde dat: in de boot, in de sloep vallen.

Uit de volgende citaten blijkt dat deze uitdrukking eeuwen geleden een zeer actieve betekenis had:

"In de boot vallen, geswind needer glijden" (uit Spiegel Historiae III).

"Vallen, dit woord wordt bij de scheepslieden verstaan en beduidt zoveel als uit het schip zich in de boot begeven" (V. Windschoten - 1681).

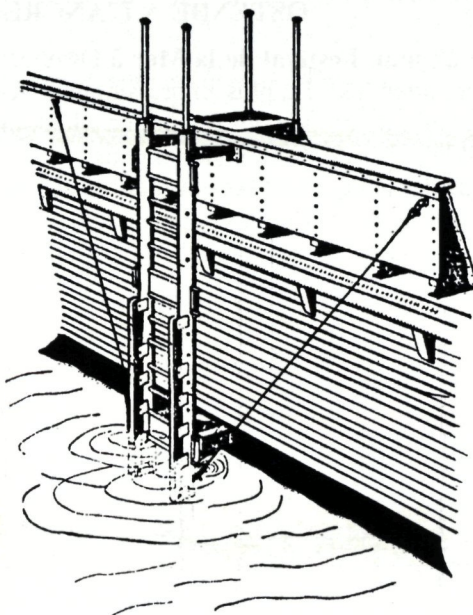
Val! Val! was een bevel aan de roeiers om zich in de sloep of boot te begeven. Uit Manœuvres van Mossel (1865) noteren we "Wanneer de barkas, giek of jol bemand moet worden kommandeert men: barkas-, jol- of giekroeiers, val!".

Oorspronkelijk is de valreep blijkbaar een reep (touw) waarlangs het bootsvolk uit het schip of sloep afglijdt of valt.

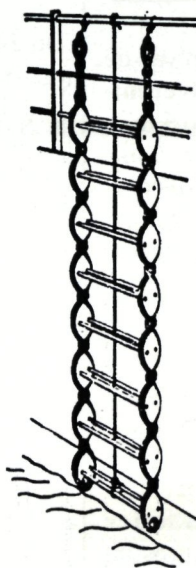
Om dat afglijden minder pijnlijk te maken voor de handen en ook om het naar boven klimmen te vergemakkelijken voorzagen men de valreep van een reeks VALREEPSKNOPEN, die op



Jacobsladder

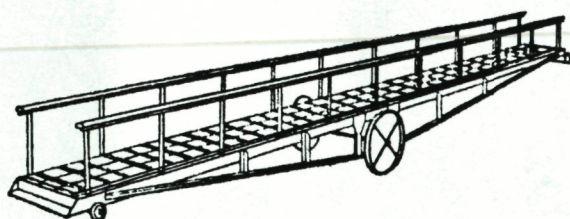


Middellandse-zetrap

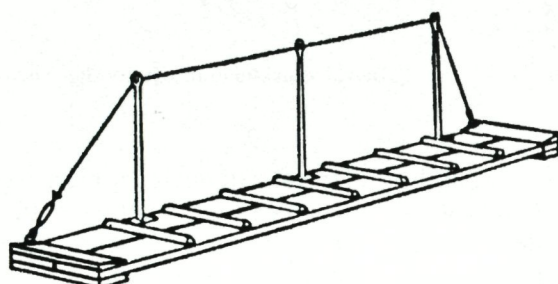


Stormladders

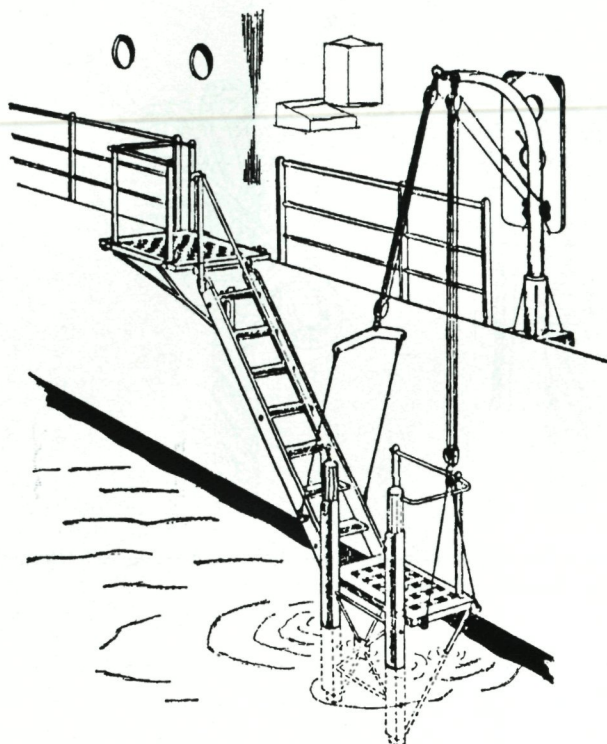




Loopbrug



Loopplank



Staatsietrap

gelijke afstanden van elkaar in de reep werden aangebracht.

Om de plaats waar men aan dek moest komen of dit verliet beter bereikbaar te maken voor de zich naar boven hijsende of dalende scheepeling, werd het boven einde van de valreep door een VALREEPSSCEPTER gestoken.

Een volgende verbetering waren de VALREEPSKLAMPEN, die in de scheepszij genageld, steun gaven aan de voeten. Later nog bracht men twee valrepen aan, zodat nu beide handen, alsook de voeten, steun hadden. Toen kwam iemand op de idee een paar verbindingsstukken tussen de touwen te plaatsen en de STORM-LADDER kreeg een plaats aan boord.

De valreep verdween in haar oorspronkelijke vorm, maar het nieuwe tuig erfde de naam en men ging zelfs zover de plaats waar men aan dek stapte of het dek verliet, ook VALREEP te noemen. Men riep het volk AAN DE VALREEP om het op te stellen als eerbewijs voor hoge personaliteiten die aan boord kwamen.

Men ging IEMAND OVER DE VALREEP ZETTEN, als men hem overboord zette en de afscheidsdrank aan boord werd EEN GLAASJE OP DE VALREEP.

Uit deze evolutie groeiden de betekenissen die het woord in het nederlands nog heeft en die we in de woordenboeken terugvinden, namelijk:

1. Afhangend touw met knopen, dienend om over de valreepsklampen langs het schip neer te dalen of er tegen te klimmen.
2. Opening in de verschansing om gemakkelijker buitenboord te komen, te weten daar waar de valreep uithangt.
3. Scheepstrap, trap die bij grote schepen langs zij neergelaten kan worden.
4. Loopplank.

Tussen de samenstellingen, ontstaan uit valreep, noteren we:

**VALREEPSBORD:** Eén van de planken, soms met snijwerk versierd, waarmee, als het schip in zee is, de valreep wordt gesloten.

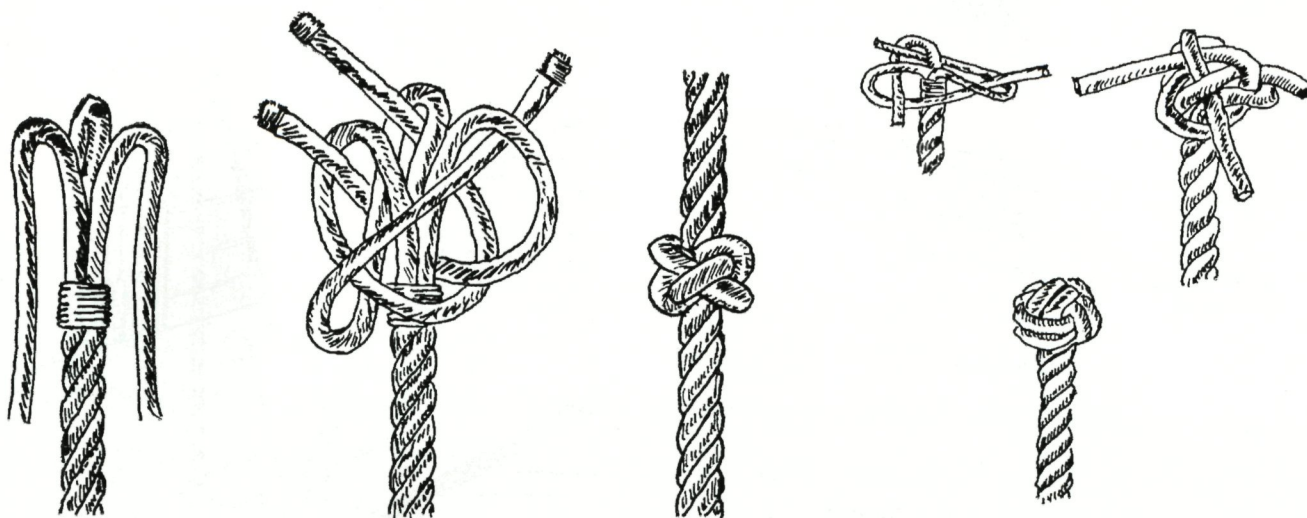
**VALREEPSGAST:** Oorspronkelijk een jongen die bij de valreep ge-

plaatst werd om overkomende personen eer te bewijzen en hen het touw aan te reiken, waaraan men zich bij het beklimmen van het schip vasthield. Naderhand werd dat elk van de 2 of 4 mannen (matrozen, onderofficieren of officieren) die eerbewijzen brengen naargelang de rang van de bezoeker die wordt overgefloten.

**VALREEPSKLAMPEN:** Rechte 5 à 6 palmen (1 palm = 10 cm, oude scheepsmaat) lange houten latten, driehoekig van vorm, die onder de valreep tegen boord gespijkerd werden als zovele trappen om uit de sloep in het schip te klimmen. Tegenwoordig de dwarslatten of loopbruggen.

**VALREEPSKNOOP:** Oorspronkelijk een knoop zoals in de valreep (afhangend touw met knopen) werd gelegd en waarbij na het leggen van de knoop de strengen weer in elkaar konden gedraaid worden, zoals blijkt uit een beschrijving (naar de aantekeningen) van MODERA (1855) en PILAAR-MOSSEL (1858). (Gekende auteurs in verband met zeeman-schap): "De valreepsknoop is een knoop waarbij de drie strengen van een touw met een bocht achterover,





De oorspronkelijke valreepsknoop die tegenwoordig te boek loopt als de enkele diamantsknoop.

De valreepsknoop in zijn huidige vorm

tegen de vaste part aan worden gelegd, de eerste streng over de tweede en door de bocht van de derde, de tweede over de derde en door de bocht van de eerste en de derde over de tweede gestoken, waarna de strengen weer in elkaar gedraaid worden". Einde van het citaat.

Nu beantwoordt de beschrijving van deze knoop volledig aan het gestelde doel, namelijk een knoop leggen, waarna de strengen weer in elkaar kunnen gedraaid worden en waardoor de mogelijkheid bestaat meerdere knopen in eenzelfde touw te leggen. Het is echter zo dat de hierboven beschreven knoop tegenwoordig te boek staat als de ENKELE DIAMANTKNOOP. Dus net als de valreep evolueerde van een touw naar een trap, zo ook evolueerde de valreepsknoop. Want wat wij heden daags met die naam betitelen is gewoon een schildknoop gekroond door een kruisknoop waarna het geheel verdubbeld wordt. Bij deze valreepsknoop kunnen de strengen achteraf niet terug in elkaar gedraaid worden. Voorwaar een kluif voor de liefhebbers van knopen en steken.

**VALREEPSSCEPTER:** Standaard of stang zoals er twee aan de valreep (opening in de beschansing) ge-

plaatst werden, aan elk van welke het touw met knopen gehecht was, waarmee men zich kon helpen binnen boord te komen, bij het opklauteren tegen de valreepsklampen. Tegenwoordig de staanders (een rij op de loopplank en de staatsietrap en een dubbele rij op de loopbrug en middellandse-zee trap) die de handleiders dragen.

**VALREEPSTRAP:** Samenstelling van twijfelachtige oorsprong voor wat men VALREEP moet noemen, of STAATSIETRAP - trap met leuningen die men langs het schip kan laten zakken.

**MIDDELLANDSE-ZEETRAP:** een niet opvouwbare ladder met vaste treden.

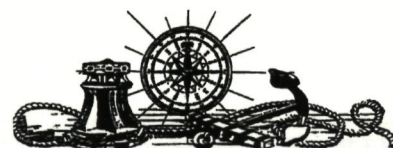
**LOOPPLANK:** gewoon samenstel van planken voorzien van één handleider die men meestal aan boord van mijnenvegers en andere kleine eenheden aantreft.

**LOOPBRUG:** een plank met leuningen.

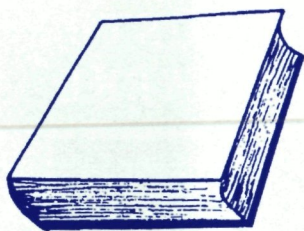
**STORMLADDER:** Een opvouwbare ladder met treden of dubbele sporten.

**JACOBSLADDER:** Opvouwbare ladder met enkele sporten.

De valreep zoals ze hierboven beschreven werd heeft naar alle waarschijnlijkheid een West-Europese oorsprong. In de Middellandse Zee komen reeds uit de tijd van de Feniciërs afbeeldingen voor van vrachtschepen die een, uit een flinke balk uitgehakte, ladder (van het gewone schildersmodel) meevoeren. Ook op afbeeldingen van Griekse handelschepen komen telkens weer ladders voor als een bijzonder onderdeel van de scheepsuitrusting. In Noord-West-Europa moet dit scheepstuig een andere ontwikkeling hebben meegemaakt, met als waarschijnlijk uitgangspunt de Lage Landen bij de zee, want aan het Nederlands zijn ontleend: het Duitse FALLREEP; het Deense FALDEREP; het Zweedse FALLREP en het Russische FALREP, in dezelfde betekenis.







# BOEKBESPREKING

## "PIONIERS NAAR TROPISCHE WATERS"

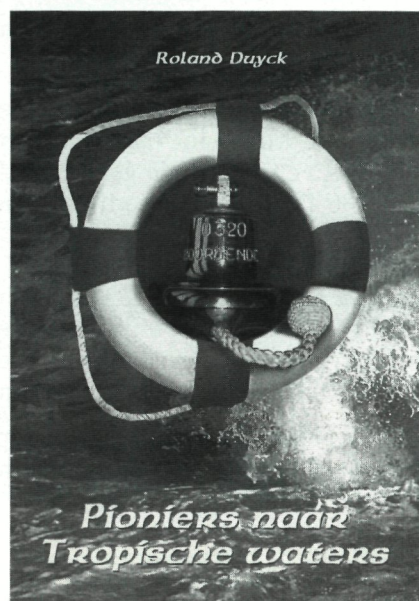
"Pioniers naar tropische waters" is het authentiek verhaal van een groep Belgische vissers die met veel moed en wilskracht hun opdracht hebben volbracht in het toenmalig verre Kongo.

De inlandse bevolking had een groot tekort aan eiwitstoffen in haar dagelijks voedsel en men dacht aan de zee als een alternatieve voedselbron. In opdracht van het toenmalig Ministerie van Koloniën en de private sector vertrok in 1948 de expeditie "M'Bizi" om de visgronden te onderzoeken en in kaart te brengen. Ook moest men oog hebben voor de eventuele infrastructuur indien men besloot ter plaatse een rederij te stichten. Deze expeditie duurde precies een jaar en de resultaten werden gunstig bevonden zodat men in 1950 de maatschappij "Pemarco" (Pêches Maritimes du Congo) oprichtte.

In 1951 verliet de "Noordende III" als eerste eenheid van de Pemarco de Oostendse haven met als bestemming Matadi. Toen kende men nog niet de navigatie met satellieten, het Global Position System, alles gebeurde nog met de sextant en de sterren. Ervaren schippers moesten deze klus klaren.

De eerste visvangsten waren veelbelovend doch de inlanders stonden weigerachtig tegenover dit nieuw voedsel ook de gebrekkige infrastructuur stelde de jonge maatschappij voor enorme problemen. Dankzij wilskracht en doorzettingsvermogen werden alle problemen pragmatisch opgelost. Nieuwe schepen vervoegden het eerste en alles verliep naar wens tot de onafhankelijkheid in 1960 roet in het eten gooide. De blanken verlieten massaal de kolonie maar de Belgische vissers gaven de moed niet op en zetten koppig door. Van onderbreking van de activiteiten was er voor hen nauwelijks sprake; de vraag naar voedsel was nooit zo groot geweest, men kon aan de vraag niet voldoen! Een uitbreiding van de vloot was het enige antwoord op deze situatie. Alzo kenden de Belgische scheepswerven, die in volle crisis waren, toch nog enige activiteit.

Alles ging goed tot Mobaetoe in 1974 tot de nationalisatie overging. Onbekwame inlanders namen het roer over, corruptie was aan de orde van de dag en al vlug ging het bergaf. Van 1974 tot 1990 had de Pemarco, ondertussen herdoopt tot Pemarza (Pêches Maritimes du Zaïre), het niet voor de wind...



Het boek geeft de periode van 1948 tot 1990 weer; het is een hulde aan de inzet van deze Vlaamse vissers, een stukje geschiedenis dat niet verloren mag gaan.

Bij eventuele interesse kan U inschrijven door storting van 500,- BEF op rekening 285-0451513-07 met opgave van naam en volledig adres. Deze inschrijving is nodig daar de uitgave onder eigen beheer ondernomen is. Wij bezorgen dan het boek thuis. We wensen U alvast enkele uurtjes aangename lezing toe.

### Inlichtingen:

Fregatkapitein (R) Roland Duyck  
Minister Alfred De Tayestraat, 16  
8550 Zwevegem  
Tel/Fax: 056/75.78.94



# Auguste De Maere

## Vader van Brugge-Zeehaven

### Promotor van het cultuurleven in Gent

Op 7 oktober 1900 stierf Auguste de Maere in Aartrijke (Torhout). Een uitstekende gelegenheid om 100 jaar na zijn overlijden een biografie van deze merkwaardige figuur te publiceren. In Brugge kennen we hem vooral als de vader van "Brugge-Zeehaven". Zijn interesse en activiteiten waren zo ruim, dat ze niet in één schuif onder te brengen zijn.

Hij werd geboren in St-Niklaas in 1826 en bracht zijn jeugd door in Enschede (Nederland). In Parijs behaalde hij het diploma van waterbouwkundig ingenieur. Hij huwde in 1850 en vestigde zich te Gent, waar hij als Vlaamsgezinde liberaal een opmerkelijke rol in het politieke en culturele leven ging spelen.

De aankoop van een domein en de bouw van een kasteel in Aartrijke deden hem in Brugge belanden, een stad waarvan hij met hart en ziel van ging houden. Maar hij vervreemde toch niet van Gent.

Hij was een visionair en voorzag voor het uitgebloeiende Brugge een nieuwe toekomst. Daartoe moest de toegang tot de zee en tot de wereldhandel hersteld worden. Op welvaart en maatschappelijk welzijn moest

men niet wachten; men moest beide verdienen!

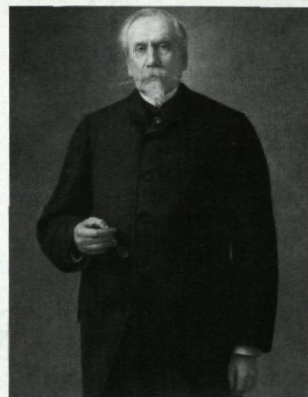
Als realistische waterbouwkundige ontwikkelde hij zijn visie in kurkdroge projecten en rapporten. Als dichter en componist slaagde hij erin bomvolle zalen voor datzelfde droombeeld enthousiast te maken. Hij was een politicus in hart en nieren maar toch ontweek hij liever politieke mandaten. Zijn lot werd ooit pijnlijk raak getekend door een vriend van hem: "Vous partagez le sort de beaucoup d'hommes qui se dévouent à la chose publique; vous récoltez l'ingratitude".

### De auteurs

Annie Serlet werd in 1976 licentiate in de Nieuwste Geschiedenis aan de Gentse universiteit op basis van haar verhandeling over Auguste de Maere. Aan de hand van de uitvoerige briefwisseling tussen de Maere en Julius Sabbe, slaagde ze erin een totaal nieuw beeld van de Maere te brengen.

Prof. em. dr. Romain Van Eenoo heeft met respect voor het manuscript van zijn oud-studente de recente literatuur en bevindingen erin verwerkt.

AUGUSTE  
DE MAERE



Annie Serlet en Romain Van Eenoo

### De uitgave

De publicatie van dit boek is een initiatief van Zeehaven Brugge vzw; het werd uitgegeven door het Genootschap voor Geschiedenis en de uitgeverij Marc Van de Wiele uit Brugge. Het boek verschijnt in de VHS-reeks (Vlaamse Historische Studies). Met deze reeks beoogt het Genootschap voor Geschiedenis de verspreiding van historische studies die tegelijk van een hoog wetenschappelijk gehalte zijn en toch een breed publiek interesseren; de eigentijdse presentatie en stijl dragen daartoe bij.

Het boek telt 160 bladzijden en 20 illustraties; het kost 950 BEF en is in elke boekhandel verkrijgbaar (Uitgeverij Marc Van de Wiele, Brugge, ISBN 90 76297 08 8).

T. Slabbynck

*In 1877 publiceerde Auguste de Maere een brochure getiteld "D'une communication directe de Bruges à la mer". Voor de toegang tot de haven voorzag hij 2 strekdammen (zie tekening). Eind 19de eeuw werd de haven gebouwd naar de plannen van Cousin en Coiseau met slechts één strekdam. In 1970 kreeg de Maere postuum gelijk en bouwde men een toegang tot de nieuwe haven met 2 dammen*



**Activiteiten van de dienst Public Relations van de Marine**  
**Activités du service des Relations Publiques de la Marine**

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	BOETIEK NEPTUNUS BOUTIQUE NEPTUNUS
27/4	NIEUWPOORT	Concert Rode Kruis Kerk O.L. Vrouw	
4-7/5	BRUSSEL	Expo Zenobe Gramme BRYC	
11-13/5	TUBIZE	Expo	
12-13/5	BRUSSEL	"Open door" Koninklijke Militaire School	
	BRUXELLES	"Open door" Ecole Royale Militaire	
18-21/5	LIEGE	Expo 100 ans Truffaut	
24-27/5	OOSTENDE	Oostende voor anker	Ja-Oui
31/5	WAVER	Taptoe	
2-4/6	ANTWERPEN	Expo RYC	
6-10/6	KAISERSLAUTERN (D)	Taptoe	
7-10/6	HASSELT	Aqua expo	
9/6	BRUSSEL	Expo BRYC Havenfeest - Fêtes du port	Ja-Oui
9-10/6	TOURNAI-LOBBES	Expo	
15/6	DIEST	Concert St. Sulpitiuskerk	
16-17/6	LEUVEN	Expo	
20/6	BRUGGE	Garnizoensconcert Burg	
22-24/6	THUIN	Expo	
23/6	HASSELT	Taptoe	
26/6	OOSTENDE	Garnizoensconcert Wapenplein	
30/6	OOSTENDE	Dag van de Marine	
4/7	BRUGGE	Garnizoensconcert Burg	
5-8/7	ANTWERPEN	Portival	Ja-Oui
5-9/7	ALBERTVILLE (F)	26ème Festival Musiques Militaires	
13-15/7	ZEEBRUGGE	Dagen van de Marine Journées de la Marine	Ja-Oui
18/7	BRUGGE	Garnizoensconcert Burg	
21-22/7	BRUSSEL	Parkfeesten	Ja-Oui
	BRUXELLES	Journées du parc	
24/7	OOSTENDE	Garnizoensconcert Wapenplein	
4-5/8	BERLARE	Expo VVW Donkmeer	
31/8	ANTWERPEN	Concert Dag der zeelieden Loodsgebouw	
1/9	ANTWERPEN	Taptoe Grote Markt	
4/9	OOSTENDE	Garnizoensconcert Wapenplein	
15-16/9	PERUWELZ	Expo	
29-30/9	LANDELIES	Cérémonie ancre 7ième pardon	
	MARCHIENNE		
6-7/10	MONS	Expo 35ème anniversaire Anciens Mons	
16/11	ROESELARE	Galaconcert CC "De Spil"	



# AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 2000

## ESCALES DE NAVIRES BELGES A L'ETRANGER EN 2000

### WIELINGEN

11 JAN-12 JAN	P. DELGADA
18 FEB-22 FEB	ARUBA
02 MAR-09 MAR	NEW ORLEANS
16 MAR-20 MAR	MAYPORT
24 MAR-01 APR	HALIFAX
17 JUN-21 JUN	KIEL
02 NOV-07 NOV	TOULON

### WESTDIEP

10 JAN-22 JAN	BREST
14 SEP-18 SEP	NEWCASTLE
13 NOV-17 NOV	SOUDHA

### WANDELAAR

16 MAR-19 MAR	ALEXANDRIE
05 APR-09 APR	SINGAPORE
17 APR-22 APR	INCHON
27 APR-02 MEI	YOKOSUKA
06 MEI-11 MEI	SHANGHAI
15 MEI-19 MEI	MANILLA
25 MEI-28 MEI	SURABAYA
30 MEI-03 JUN	JAKARTA
09 JUN-13 JUN	COLOMBO
26 JUN-29 JUN	IRAKLION
23 JUL-29 JUL	BREST

### ASTER

16 MEI-20 MEI	BREST
07 JUL-10 JUL	HELSINKI
14 JUL-17 JUL	ST-PETERSBURG
22 JUL-25 JUL	MALMO
TBD	NEWCASTLE

### CROCUS

27 FEB-01 MAR	MALAGA
09 MAR-12 MAR	ALEXANDRIE
12 MAR	PORT SAID
26 MAR-04 APR	MINA SULMAN
10 APR-12 APR	MINA SULMAN
15 APR-17 APR	MUSCAT
23 APR	ADEN
26 APR-28 APR	DJEDDAH
06 MEI-15 MEI	CORFU
06 JUN-09 JUN	ISTANBUL
30 JUN-03 JUL	IZMIR
07 JUL	CAGLIARI

### LOBELIA

03 SEP-06 SEP	BREST
10 SEP-15 SEP	STAVANGER
29 SEP-02 OKT	AALBORG
07 OKT-09 OKT	COPENHAGEN

13 OKT-21 OKT
27 OKT-30 OKT
10 NOV-13 NOV
18 NOV-20 NOV
23 NOV-28 NOV
01 DEC-04 DEC

WARNEMUNDE
STOCKHOLM
AARHUS
FREDERIKSHAVEN
WILLEMSHAVEN
AMSTERDAM

### MYOSOTIS

18 FEB-19 FEB
12 MEI-15 MEI
17 MEI-18 MEI
20 MEI
25 MEI-29 MEI
02 JUN
29 JUN-04 JUL
12 JUL-13 JUL
15 JUL-17 JUL
23 AUG-27 AUG
15 DEC-18 DEC

BREST
FALMOUTH
BREST
LORIENT
LISSABON
BREST
EDINGBURGH
BREST
LONDEN
DARTMOUTH
AALBORG

### NARCIS

21 JAN-24 JAN
27 JAN-31 JAN
18 FEB-29 FEB
10 MAR-14 MAR
17 MAR-20 MAR
24 MAR-27 MAR
31 MAR-03 APR
07 JUL-10 JUL
14 JUL-17 JUL
22 JUL-25 JUL
02 SEP-04 SEP
01 NOV-06 NOV
17 NOV-20 NOV

FASLANE
CAMPBELTOWN
FASLANE
GLASGOW
BELFAST
SWANSEA
ROUEN
HELSINKI
ST-PETERSBURG
MALMO
KIEL
STOCKHOLM
RIGA

### PRIMULA

12 FEB-16 FEB
30 APR-08 MEI
20 MEI-22 MEI
25 MEI-29 MEI
02 JUN-13 JUN
16 JUN-19 JUN
23 JUN-26 JUN
30 JUN-03 JUL
07 JUL-10 JUL
31 AUG-04 SEP
08 SEP-11 SEP
15 SEP- 18 SEP
22 SEP-25 SEP
29 SEP-02 OKT
01 DEC-04 DEC
15 DEC-18 DEC

BREST
KIEL
KIEL
SCHEVENINGEN
TRONDHEIM
TROMSOE
NARVIK
SANDNESSJOEN
CUXHAVEN
ROTTERDAM
ST-MALO
PORTSMOUTH
SONDERBORG
AALBORG
AMSTERDAM
AALBORG



**GODETIA**

21 JAN-24 JAN	NEWCASTLE
04 FEB-07 FEB	ABERDEEN
27 FEB-01 MAR	MALAGA
09 MAR-12 MAR	ALEXANDRIE
12 MAR	PORT SAID
26 MAR-04 APR	MINA SULMAN
10 APR-11 APR	MINA SULMAN
20 APR-21 APR	PAS SUEZ
25 APR-28 APR	NAPELS
07 JUL-10 JUL	HELSINKI
14 JUL-17 JUL	ST. PETERSBURG
22 JUL-25 JUL	MALMO

**ZENOBE GRAMME**

12 APR-14 APR	SOUTHAMPTON
14 APR-19 APR	PORTSMOUTH
27 APR-01 MEI	TANGER
03 MEI-07 MEI	CADIZ
31 MEI-05 JUN	ST. GEORGE
08 JUN-12 JUN	HAMILTON
17 JUN-20 JUN	CHARLESTOWN
24 JUN-27 JUN	BALTIMORE
28 JUN-01 JUL	PHILADELPHIA
03 JUL-09 JUL	NEW-YORK
11 JUL-16 JUL	BOSTON
20 JUL-24 JUL	HALIFAX
16 AUG-20 AUG	PORTSMOUTH
24 AUG-28 AUG	AMSTERDAM
31 AUG-03 SEP	SAIL BREMERHAVEN
16 NOV-20 NOV	LONDON

**BELGICA**

10 MAR-13 MAR	LOWESTOFT
04 APR-07 APR	BREST
12 APR	BREST
12 MEI-15 MEI	BOULOGNE
19 JUN-22 JUN	CORK
25 AUG-28 AUG	HULL
15 SEP-18 SEP	AMSTERDAM

**TRUFFAUT**

23 JUN-26 JUN	VLISSINGEN
20 JUL-24 JUL	FECAMPS

**ALBATROS**

16 FEB-19 FEB	IPSWICH
12 JUL-15 JUL	JERSEY

**VALCKE**

10 MEI-13 MEI	SUNDERLAND
---------------	------------

**STERN**

04 MEI-08 MEI	KIEL
19 MEI-22 MEI	KIEL
16 JUN-18 JUN	DARTMOUTH
21 JUL-24 JUL	LE TREPORT
15 DEC-18 DEC	AALBORG

**Campagne 2001 van de**  
**Campagne 2001 du**

**P902 LIBERATION**

DATUM DATE	HAVEN PORT	DATUM DATE	HAVEN PORT
17-18/3	WERVIK	21-22/7	IZEGEM
24-25/3	MENEN	23-29/7	LOMMEL
31/3-1/4	HUY	4-5/8	DIKSMUIDE
7-8/4	LIEGE	11-12/8	TURNHOUT
15-17/4	ANTWERPEN	14-15/8	LUMMEN
22-23/4	OUDENAARDE	18-19/8	KORTRIJK
5-6/5	KALLO	25-26/8	GENT
12-13/5	TUBIZE	1-2/9	GEEL
19-20/5	FLOREFFE	8-9/9	RYC ANTWERPEN
24-27/5	VVW GERAARDSBERGEN	15-16/9	PERUWELZ
29/5	AALST	22-23/9	THUIN
2-4/6	ANTWERPEN RYC	26/9	LOBBES
9-10/6	NAMUR	29-30/9	PARDON LONDELIES ET MARCHIENNE-AU-PONT
23-24/6	LUXEMBOURG	6-7/10	MONS
30/6-1/7	SCHOTEN	13-14/10	ERQUELINNES
4-8/7	NIEUWPOORT	20-21/10	IEPER
13-15/7	ZEEBRUGGE	27-28/10	LO-RENINGE



AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE  
ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land - Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
URK	M861	NL	16/01/2001	TBS	OOSTENDE
VAN KINSBERGEN	M902	NL	23/01/2001	24/01/2001	ANTWERPEN
ANDROMEDE	M643	FR	02/02/2001	05/02/2001	ANTWERPEN
PEGASE	M644	FR	02/02/2001	05/02/2001	ANTWERPEN
ORION	M645	FR	02/02/2001	05/02/2001	ANTWERPEN
HAARLEM	M863	NL	16/02/2001	22/03/2001	OOSTENDE
L'AUDACIEUSE	P682	FR	23/02/2001	27/02/2001	BRUGGE
ROTTWEIL	M1061	D	24/02/2001	08/03/2001	OOSTENDE
LEDBURY	M30	UK	02/03/2001	04/03/2001	OOSTENDE
AUGSBURG	F213	D	16/03/2001	17/03/2001	ZEEBRUGGE
FLAMANT	P676	FR	16/03/2001	20/03/2001	OOSTENDE
GERANIUM	P720	FR	16/03/2001	20/03/2001	OOSTENDE
RHEIN	A513	D	16/03/2001	26/03/2001	OOSTENDE
CROMER	M103	UK	16/03/2001	26/03/2001	OOSTENDE
FULDA	M1058	D	16/03/2001	26/03/2001	OOSTENDE
VLAARDINGEN	M863	NL	16/03/2001	26/03/20001	OOSTENDE
LILAS	P703	FR	17/03/2001	18/03/2001	OOSTENDE
AIGLE	M647	FR	23/03/2001	17/04/2001	OOSTENDE
WILLEMSTAD	M864	NL	27/03/2001	03/05/2001	OOSTENDE
GUERNSEY	P297	UK	02/04/2001	04/04/2001	OOSTENDE
CROIX DU SUD	M646	FR	30/04/2001	03/05/2001	GENT
SAGITTAIRE	M650	FR	30/04/2001	03/05/2001	GENT
DILLINGEN	M1065	D	04/05/2001	18/05/2001	OOSTENDE





## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

### BENOEMINGEN - PROMOTIONS

KTZ	P. MENU	26-12-2000	1MC	D. SPRUYT	26-12-2000
KTZ	E. VERBRUGGHE	26-12-2000	1MC	C. VAN HULST	26-12-2000
FKP	G. HEEREN	26-12-2000	1MC	R. VERBRUGGHE	26-12-2000
CPF	M. HOFMAN	26-12-2000	1MC	J. VIAENE	26-12-2000
CPF	J. PLENNEVAUX	26-12-2000	SMU	R. WALRAVENS	26-12-2000
FKP	E. VANDEN HAUTE	26-12-2000	1MR	D. MINSART	27-09-2000
CPC	J. CLAUS	26-12-2000	MU3	J. MESPOUILLE	26-03-2000
CPC	P. PLUMIER	26-12-2000	KMC	R. COENYE	26-03-2001
CPC	C. RENARD	27-06-2000	KMC	B. DE CAT	26-12-2000
KVK	M. VAN EYKEN	26-12-2000	KMC	M. DE VLIET	26-12-2000
1LZ	W. BATSLEER	27-12-2000	KMC	H. DEFREVILLE	26-03-2001
1LV	J. MORRIS	27-12-2000	KMC	F. JANSSENS	26-09-2000
1LZ	M. ROHART	27-12-2000	KMC	W. VAN DER EECKEN	26-03-2001
LTZ	J. BOSTEELS	27-12-2000	KMC	G. VANDENHOECK	26-12-2000
LTZ	B. VAN CAUWENBERGH	27-12-2000	KMC	P. VEECKMANS	26-09-2000
2VZ	R. BALLYU	27-06-2000	KMC	S. WILLEMS	26-03-2001
2VZ	P. BEAUPREZ	27-06-2000	KMT	E. DE STAELEN	26-12-2000
2EV	C. DEPIERREUX	27-06-2000	KMT	V. DESUTTER	26-12-2000
2VZ	D. GONDRIY	27-06-2000	KMT	S. DUPONT	26-03-2001
2EV	B. GRZESKOWIAK	27-06-2000	KMT	S. ENEMAN	26-03-2001
2VZ	A. MAENE	27-06-2000	KMT	N. IMPENS	26-03-2001
2EV	A. RENARD	27-06-2000	QMT	F. MAHAUT	26-12-2000
2VZ	G. SCHEERLINCK	27-09-2000	QMT	J. NAESSENS	26-09-2000
2VZ	F. STRUBBE	27-06-2000	KMT	H. VAN ASBROECK	26-03-2001
1MP	D. VAN MASSENHOVE	26-12-2000	1MT	X. BEHIN	26-12-2000
1MC	L. BELIEN	26-12-2000	1MT	E. BRAHY	26-12-2000
1MC	Y. BENTEIN	26-03-2000	1MT	J. CHAPEAU	26-12-2000
1MC	M. CHRISTIAENS	26-12-2000	1MT	D. CUYT	26-12-2000
1MC	S. CROMMELYNCK	26-12-2000	1MT	P. DEMETS	26-12-2000
SMU	D. DE MEULEMEESTER	26-12-2000	1MT	J. DEMON	26-12-2000
1MC	E. DE RIJCK	26-12-2000	1MT	C. DEPREZ	26-12-2000
1MC	M. DELHAYE	26-12-2000	1MT	A. FORIEZ	26-12-2000
1MC	R. DURY	26-12-2000	1MT	F. FROMONT	26-12-2000
1MC	R. DURY	26-12-2000	1MT	V. GIOVANNUCI	26-12-2000
1MC	M. EECKHAUT	26-12-2000	1MT	J. GOOSSENS	26-12-2000
1MC	P. LUYENS	26-12-2000	1MT	D. HARDY	26-12-2000
1MC	B. OTTE	26-12-2000	1MT	D. JOASSIN	26-12-2000
1MC	W. PEETERS	26-12-2000	1MT	J.-F. LECLERCQ	26-12-2000
1MC	S. PERRAUX	26-12-2000	1MT	G. MARCHAND	26-12-2000



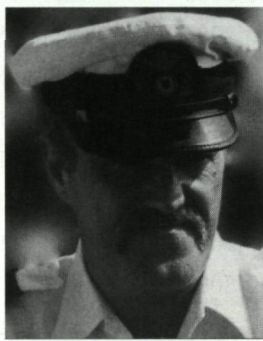
1MT	J. VAN DER AA	26-12-2000	MA1	K. MEZAIK	26-09-2000
1MT	D. VAN HOOREBEECK	26-12-2000	MA1	N. NICOLAS	01-02-2001
1MT	H. VANNESTE	26-12-2000	MA1	J. PAQUE	01-02-2001
1MT	T. VANSEVEREN	26-12-2000	MA1	D. PEDICONE	26-09-2000
1MT	A. WAGELMANS	26-12-2000	MA1	I. PIETERS	01-09-2000
MA1	A. AERBEYDT	26-09-2000	MA1	S. PIETERS	01-09-2000
MA1	S. ASSENMAKER	01-09-2000	MA1	J. POLLING	01-02-2001
MA1	S. BONGARTZ	01-12-2000	MA1	J. POPPE	01-12-2000
MA1	C. CHARTIER	01-12-2000	MA1	T. POURBAIX	01-12-2000
MA1	O. DE COSTER	01-12-2000	MA1	B. QUAGEBEUR	26-09-2000
MA1	X. DEDECKERE	01-02-2001	MA1	M. RAMMELOO	01-09-2000
MA1	S. DEMUYNCK	01-02-2001	MA1	G. RIEKE	01-12-2000
MA1	S. DERDEYN	01-12-2000	MA1	N. ROMBOUT	26-09-2000
MA1	B. DUEZ	01-12-2000	MA1	T. SOURYAVOUNG	01-12-2000
MA1	J. EECKHOUT	01-12-2000	MA1	D. VANDEN ABEELE	01-12-2000
MA1	O. FASSIN	26-09-2000	MA1	D. VINCENT	01-02-2001
MA1	C. GEBOES	26-09-2000	MA1	R. VOLDERS	01-12-2000
MA1	R. INGELBRECHT	01-09-2000	MA1	L. YAGERA TSHAVU	01-12-2000
MA1	B. LOCQUENEUX	01-12-2000			

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**

**C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:**



CPF (e.r.) L. VAN MIGEM



KMC E. DE VRIENDT

ADC D. BUQUOY  
IOM (b.d.) P. REYNAERT  
IMC (b.d.) J. CLAES  
IMC (b.d.) J. HAULAIN  
KMT (b.d.) A. STOCQ

### In memoriam

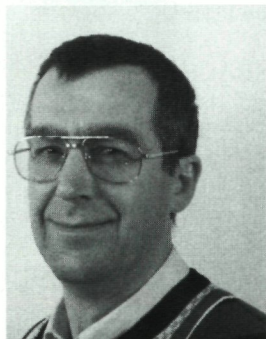
Op 8 november ll. overleed de heer Roger Putters, lid van Neptunus en zeer bekend in de maritieme kringen. Hij was de trotse eigenaar en kapitein van de voormalige Belgische mijnenveger **Ougrée** (M483).

Nous avons appris le décès, le 8 novembre dernier, de Monsieur Roger Putters. Il était le propriétaire et le capitaine de l'ancien dragueur de mines **Ougrée** (M483). Membre de Neptunus, il était également très actif dans le monde maritime.



## Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



ILZ P. DE BACKER



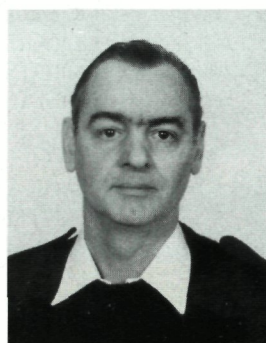
ILZ M. VAN GEERSOM



OMC W. JANSSENS



IMC P. HENRY

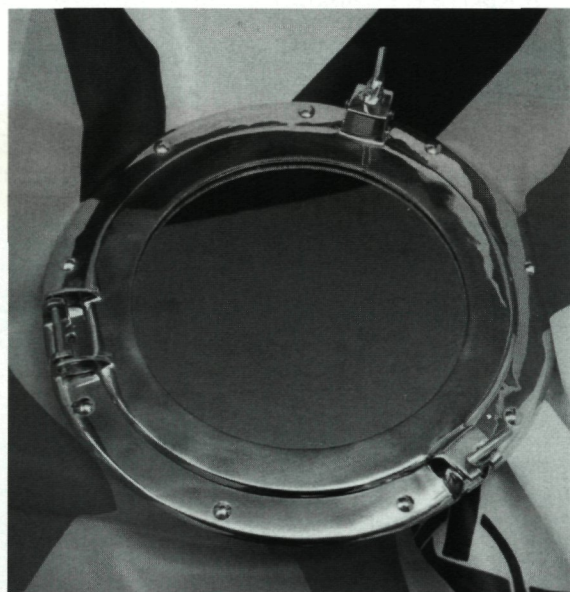


QMC D. DESTREBECQ

ILV P. DECAMPS  
IMC R. WERQUIN  
MTC F. DAVE  
KMC F. SLEGTINCK

## Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



### Patrijspootspiegel

Ware grootte: 30 cm

### Miroir hublot

Hauteur réelle: 30 cm

Ref: REN 00186

Prijs - prix: 1.650,- BEF

Portokosten - Frais de port: 150,- BEF

Op rekening/sur le compte:

**473-6090311-30**

**Neptunus**

**BP 17**

**8400 Oostende**



## WELDOENDE LEDEN

### MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE  
ARRIGHI D. - KRAAINEM  
BAERT H. - HASSELT  
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -  
HOUTAIN-LE-VAL  
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
BERO M. - OOSTENDE  
BLAUWET R. - ASSEBROEK  
BODEN H. Kapitein-ter-zee (R) - OOSTKAMP  
BOECKMANS R. - AUDERGHEM  
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
BONNEWIJN F. - TERVUREN  
BORGHES B. Eerste Meester-chef (b.d.) - BREDENE  
BOURLET G. Maître principal chef (e.r.) -  
GRIMBERGEN  
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
BRASSEUR W. - HERSTAL  
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN  
BURGAIN J. - WAREMME  
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
ERPS-KWERPS  
CAMPION P. - Woluwe-St. Lambert  
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) OOSTENDE  
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. -  
BRAINE LE CHATEAU  
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE  
COLLEE A. - DILBEEK  
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
CUVELIER J. Eerste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE  
DANGOTTE J. - BOUSVAL  
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -  
BRUXELLES  
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK  
DE CLEYN A. WILRIJK  
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES  
DE COCK Ph. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
BLANKENBERGE  
DECORTE B. - OOSTENDE  
DE CRAMER V. - GENT  
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de  
vaisseau 1ère Cl. R.Hr. - BRUXELLES  
DEFEYT A. - BRUXELLES  
DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE  
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -  
SERVILLE  
DE JONGHE M. Korvetkapitein - ANTWERPEN  
DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
DE LAUW R. Eerste Meester-chef (b.d.) -  
MIDDELKERKE  
DE LEYN J. - KNOCKE-HEIST  
DELGOFFE C. Eerste-Meester-chef - DE HAAN  
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE  
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE  
DEPOORTER V. - HOEVENEN  
DEROO J. - DESTELBERGEN

DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -  
BRUXELLES  
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN  
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
DE VALKENEER F. - WATERLOO  
DE WACHTER M. - KAPELLEN  
DHONT G. - LIMELETTE  
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. -  
BRUXELLES  
DOLLENDORF P. Mr. - BUTGENBACH  
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
DUMONT R. - GENT  
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX  
DURY A. - BRUXELLES  
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG  
ESCH P. - BRUXELLES  
FAICT M. - BRUGGE  
FILIAERT A. - GENT  
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -  
BRUXELLES  
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
GHEYSSENS G. - DILBEEK  
GODDAERT M. - EKEREN  
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
GOIDTS M. - RANST  
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT  
GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-  
WOLUWE  
HACHA Ch. - HERENT  
HANTON J.-M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE  
HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN  
HAVEN VAN BRUSSEL - BRUSSEL  
HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) -  
BRUXELLES  
HELLEBAUT P. - AALST  
HELLEMANS M. Kapitein-ter-zee SBH - ANTWERPEN  
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -  
BREDENE  
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
HERBOTS P. - HASSELT  
HERNOU R. - BRUGGE  
HESPEL A. - BRUXELLES  
HESSENS F. - ANTWERPEN  
HEUSDENS R. - STOU MONT  
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
HOUEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl.  
R.Hr. - BINCHE  
HUBERT F. - FRANIERE  
HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK  
IMMOVA - BORGERHOUT  
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN  
LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) -  
BRAINE-CHATEAU  
LAMBRECHTS L. - STABROEK  
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM  
LAUWERS R. - ANTWERPEN  
LEBON J. - COUVIN  
LEDOUX D. - PROFONDEVILLE  
LEFEVRE-SEYNAEVE C. Weduwe Kapitein-ter-zee -  
OOSTENDE



LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE  
 LEULIER-DUBOIS J. Capitaine de frégate R.Hr. - KAIN  
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK  
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
 OOSTENDE  
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES  
 LUYTEN J.-L. - ANTWERPEN  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINE CLUB - OOSTENDE  
 MARINEVERBROEDERING O- & W-VL -  
 OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN  
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN  
 ZEEMACHT KEMPEN - GEEL  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 OFFERMANS Eerste Meester-chef (b.d.) - ST.-KRUIS  
 PAULUS G - BRUXELLES  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PELS A Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPS F. - DILBEEK  
 PIERARD R. - JAMBES  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN  
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - ST. KRUIS  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) -  
 HALTINNE  
 RASQUIN R. - BRUXELLES  
 RAVET L. - BRUXELLES  
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME  
 MALMEDY  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAINT-REMY J.C. Oppormeester - BREDENE  
 SAUSSEZ G. - REBECQ  
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (e.r.) -  
 BREDENE  
 SEGAERT D. - KNOKE-HEIST  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST. HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN  
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE  
 STEELANDT R. - BRUGGE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 SUYS S. Luitenant-ter-zee - ASSEBROEK  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) -  
 TERVUREN  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THOELN G. - KOERSEL  
 TOREMANS G. - KESSEL-LO  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VALCKE A950 CBK - ZEEBRUGGE

VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.  
 Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUXELLES  
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE  
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BOGAERT H. Geneesheer-majoor - BREDENE  
 VAN BUSSEL Maryse Fregatkapitein (MAB) - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) -  
 COURT ST. ETIENNE  
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee (b.d.) - BRUGGE  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -  
 LIER  
 VANDENDAELN M. Capitaine de frégate (R) -  
 WOLUWE SAINT LAMBERT  
 VAN DEN ENDE M. Eerste Meester-chef (b.d.) -  
 MERKSEM  
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein -  
 KEERBERGEN  
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM  
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -  
 LONGUEVILLE  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -  
 ANTWERPEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) -  
 OOSTKAMP  
 VAN NECK D. - AALST  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES  
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE  
 VITTON V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste Meester-chef (b.d.) - GENT  
 VOSS M. - WELKENRAEDT  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN  
 ZEEMACHT - OOSTENDE  
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - HAM-SUR-  
 HEURE  
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 12 april 2001  
 Cloturé à la date du 12 avril 2001



# VANDEN BROELE

uw partner in grafische communicatie

**Vanden Broele** staat voor efficiënte 'grafische communicatie' op 3 media<sup>(1)(2)(3)</sup>, vanaf concept, ontwerp, productie tot en met verzending.

(1) **kwaliteits-drukwerk :**

brochures, tijdschriften, jaarverslagen, catalogi, folders, posters, etc. zowel in offset als digitaal gedrukt

(2) **cd-roms/dvd's :**

database cd-roms, web cd-roms en multimedia cd-roms

(3) **internet/websites :**

creatie van geavanceerde grafische websites met o.a. achterliggende databases en e-service toepassingen (zie [www.vandenbroele.be](http://www.vandenbroele.be))

## Meer info?

Reageer via onze website, [www.vandenbroele.be](http://www.vandenbroele.be) of contacteer ons via deze antwoordstrook

Organisatie \_\_\_\_\_  
Naam \_\_\_\_\_  
Voornaam \_\_\_\_\_  
Adres \_\_\_\_\_  
Telefoon \_\_\_\_\_  
Fax \_\_\_\_\_  
E-mail \_\_\_\_\_  
Taal ☐ N ☐ F ☐ E ☐ D

**VANDEN BROELE**  
GRAFISCHE GROEP